إنترناشيونال نت

INTERNATIONAL Net

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم



- الصادرات المصرية فزورة .. بلا حل
- Logistics and Supply Chain Management
- حصاد 2006
- إدارة المخاطر في النقل البحري
- تقرير التنمية البشرية لعام 2006



- ما نحن فيه مما نحن عليه (لا بد من طريق بديل)
- Sokhna port vying For Asia traffic

إنترناشيونال نت فبراير 2007 / المحرم 1428

International Net February 2007 / Al Moharram 1428



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد
المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
مدير التحرير
نشأت الديهى
سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

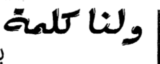
المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* السيد عبد الجيد السيد (+2) 0124183204
* جيهان عبد الصمد (+2) 0126638978
* سناء كمال (+2) 0107460784
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2)0124614924
* مجدى محمد حال (+2)0122550675
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية – جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
توزع فى جميع أنحاء العالم



ولنا كلمة

دوريات إهداء

بقلم مستشار التحرير



تعديلات فى الدستور المصرى

طلب الرئيس محمد حسنى مبارك من مجلس الشعب والشورى النظر فى تعديل 34 مادة من مواد الدستور البالغ عددها 211 مادة، وذلك حتى يكون الدستور مؤهلاً لمواجهة المتغيرات الإجتماعية والإقتصادية والسياسية ويتضمن هذا التعديل تأكيد دور البرلمان فى الرقابة على أعمال الحكومة وإعطاء الوقت الكافى لمناقشة الموازنة العامة للدولة والحساب الختامى وتخفيف إجراءات سحب الثقة من الحكومة، وعدم حل مجلس الشعب أو إقالة الحكومة، وترشيح الأحزاب لمنصب رئاسة الجمهورية والعمل على نزاهة الإنتخابات باختيار نظام يضمن التمثيل المثالى للأحزاب وإعطاء المرأة الحق فى المشاركة الفعالة فى الحياة السياسية وتعميق وتوافق قضية المواطنة مع الطابع المصرى بإعتبارها روح الدستور وتقييد سلطات رئيس الجمهورية وإختياره عن طريق الانتخابات العامة ومراقبة السلطة التنفيذية للسلطة التشريعية ومحاسبتها ومن المواد التى طالب الرئيس بتعديلها المادة رقم 1و4و12 (الفقرة الأولى) والمواد 24و30و33 (الفقرة الثانية) والمواد 37 و56 (الفقرة الثانية) والمواد 59و73و80 (الفقرة الأولى) وجميعها تنص على نظام اقتصادى موحد يتسبب فى الحد من الاستثمارات ولذا وجب التعديل حتى يمكن التعامل مع الأوضاع السياسية والاقتصادية الحالية وليتفق النص الجديد مع الواقع وبالنسبة للفقرة الأولى من المادة 115 فان تعديلها يعطى لمجلس الشعب السلطات لأداء دور فعال عند مناقشة الموازنة والتعديل فى مشروعها لتحقيق المصلحة العامة كما أن تعديل الفقرة الأولى من المادة رقم 118 يقلل المدة الزمنية بين نهاية السنة المالية وعرض الحساب الختامى والتى كانت محددة بسنة كاملة

أما تعديل المادة 78 فهى خاصة ببدء ولاية رئيس الجمهورية الجديد بعد انتهاء مدة سلفة المقررة دستورياً وكذلك تعديل المواد 83 و84 و85 بما يسمح بشغل رئيس مجلس الوزراء لمنصب رئيس الجمهورية فى حالة غيابة لمانع مؤقت او عند إتهامة ولحين الفصل فى الإتهام ومن اهم المواد التى حرص الرئيس مبارك على ابقائها كما هى فى الدستور دون تعديل مجانية التعليم ونسبة الخمسين فى المائة للعمال والفلاحين وقد أكد الرئيس فى مذكرته إلى مجلس الشعب والشورى على ضرورة الحرص على إختيار النظام الإنتخابى الأمثل والإشراف المحايد لضمان نزاهة الانتخابات ن وإعطاء الشعب حقه فى التعبير عن إرادته السياسية ولذا تم تعديل المادة 88 لمواجهة الزيادة فى أعداد الناخبين عن طريق زيادة عدد لجان الإقتراع بجانب إشراف أعضاء الهيئات القضائية على الإنتخابات التى يتم اجرائها فى يوم واحد فقط لعدم التلاعب

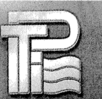
وفى النهاية:

* وافق مجلس الشورى بالإجماع من حيث المبدأ على التعديلات الدستورية وأكد السيد صفوت الشريف رئيس المجلس على أن هذه الموافقة تعتبر بمثابة تفويض شعبى بمواصلة مسيرة الإصلاح الدستورى بما يستجيب مع تطلعات الشعب ويتوافق مع متغيرات الواقع والتعامل مع المستجدات
* وافق مجلس الشعب من حيث المبدأ على تقرير اللجنة العامة بشان التعديلات التى تم التصويب عليها نداء بالاسم

إن الغرض الأول من التعديلات التى حددها الرئيس مبارك هو تحسين العلاقات بين السلطات التنفيذية والتشريعية والقضائية وإعطاء رئيس الوزراء مشاركة أكبر مع رئيس الجمهورية لصنع سياسات الدولة كما إنها تعطى السلطة التشريعية الحق فى رقابة مجلس الشعب على أعمال الحكومة وسحب الثقة منها وإجراء التعديلات على الموازنة العامة ولذا لابد من تشكيل لجنة على أعلى المستويات تضم كبار العناصر السياسية والإقتصادية والفكرية تكون مهمتها وضع التصور التنفيذى لهذه التعديلات حتى تتمشى مع التغيرات الدولية.

عاصم السيد أحمد





الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوچيا و النقل البحرى

معهد تدريب الموانئ

المعرض الخامس عشر للمعدات والخدمات البحرية

18 - 20 فبراير 2007



تحت رعاية معالي المهندس

محمد منصور

وزير النقل



ينظمه معهد تدريب الموانيء
بالتعاون مع إتحاد الموانيء البحرية العربية
وأكاديمية اللويدز البحرية بلندن

قاعة الزهراء بفندق هيلتون جرين بلازا
الإسكندرية

معهد تدريب الموانئ:
المركز الرئيسي بجوار باب 27 بميناء الإسكندرية - ص ب 123 محرم بك 21311 إسكندرية
تليفون: 4865087-4810004(00203) - فاكس: 4829930(00203)
الفرع: 12 شارع المتحف الروماني - الأزاريطة - الإسكندرية
تليفون: 4848969(00203)
البريد الإلكتروني: pti@aast.edu/ info@pti-egypt.org
http://www.pti-egypt.org


EGYPTAIR
CARGO




مصر للطيران
للشحن

حركة الموانى المصرية
خلال شهر نوفمبر 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال نوفمبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وفحم	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	154.52	244.71	92.19	-	-	0.53	41.32	533.27	57.29	174.97	765.53	216
بورسعيد	13.66	59.5	8.07	-	28.97	0.79	0.95	111.94	60.73	265.07	437.74	440
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	14.29	575.80	590.09	97
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
السويس	5.4	4.02	-	-	-	2.84	0.64	12.9	-	-	12.9	38
الأدبية	126.33	26.96	16.97	-	-	0.63	9.51	180.4	2.65	-	183.05	61
سفاجا	1.96	0.08	53.73	-	2.74	0.02	-	58.53	-	-	58.53	85
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	7.02	7.79	0.27	0.46	-	0.28	0.01	15.83	-	-	15.83	115
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	308.89	343.06	171.23	0.46	31.71	5.09	52.43	912.87	134.96	1015.84	2063.67	1086

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال نوفمبر2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وفحم	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	6.44	13.08	272.98	90.91	11.28	-	353.73	748.42	45.56	143.18	937.16	216
بورسعيد	11.15	-	16.77	-	-	-	-	27.92	105.79	265.55	399.26	440
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	38.28	552.04	590.32	97
العريش	-	-	116.12	-	-	-	-	116.12	-	-	116.12	31
السويس	4.59	26.59	0.63	3.71	-	0.8	1.04	37.36	0.05	-	37.41	38
الأدبية	46.71	3.52	88.11	32.65	0.01	0.18	-	171.18	1.85	-	173.03	61
سفاجا	1.86	6.05	62.82	-	-	0.33	-	71.06	-	-	71.06	85
الحمراوين	-	-	53.59	-	-	-	-	53.59	-	-	53.59	2
أبو الغصون	-	-	7.84	-	-	-	-	7.84	-	-	7.84	1
نويبع	18.34	11.90	0.95	0.12	-	2.17	0.48	33.96	-	-	33.96	115
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	89.09	61.14	619.81	127.39	11.29	3.48	355.25	1267.45	191.53	960.77	2419.75	1086

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال نوفمبر2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5265	7262	12527	21710	21371	43081	55608
بورسعيد(غرب)	6857	13161	20018	29548	29078	58626	78644
شرق بورسعيد	1881	3153	5034	72624	74605	147229	152263
السويس		4	4			0	4
الأدبية	222	76	298			0	298
الأجمالى	14225	23656	37881	123882	125054	248936	286817

أجندة إنترناشيونال

* تعقد اللجنة الرباعية الدولية للسلام فى الشرق الأوسط إجتماعاتها بنيويورك فى أول فبراير الجارى.
* تقوم المستشارة الألمانية إنجيلا ميركل فى الفترة من 3 إلى 6 فبراير الجارى بجولة تشمل عدداً من الدول العربية ، حيث تجتمع مع قادة هذه الدول، وذلك لبحث قضايا المنطقة.
* تجرى التصفيات الأفريقية لكرة السلة للمنطقة الخامسة فى رواندا خلال الفترة من 3 إلى 10 فبراير الجارى بمشاركة 10 دول، وسيتأهل الفائز فى هذه التصفيات لدورة الألعاب الأفريقية بالجزائر والبطولة الأفريقية للسلة فى أنجولا.
* يعقد مؤتمر إستكشاف الفرص الإستثمارية باليمن فى الفترة من 6 إلى 8 فبراير الجارى، وتتطلع دول مجلس التعاون الخليجى واليمن إلى تحقيق الكثير من الأهداف المأمولة من إقامة هذا المؤتمر وتوثيق العلاقات فى المجالات الإقتصادية .
* يدرس إتحاد الكرة المصرى الإستعدادات لتنظيم إقامة مباراتى مصر مع السويد ودياً يوم 7 فبراير الجارى، ولقاء المنتخب الأوليمبى المصرى مع كوت ديفوار رسمياً بإستاد القاهرة.
* يعقد بالدار البيضاء فى الفترة من 7 إلى 9 فبراير الجارى المنتدى الأول الفرنسى المتوسطى "ميد - اليا" التى تنظمه الوكالة الفرنسية لترويج الشركات يوبيفرانس بالتعاون مع غرفة التجارة الفرنسية بالمغرب، ويشترك فى هذا المنتدى 400 شركة من جميع الدول العربية والأفريقية.
* تقام بمدينة الغردقة فى منتصف فبراير الجارى بطولة العالم رقم 16 لصيد الأسماك فى البحار العميقة بطريقة الجر، تحت رعاية اللواء أبو بكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر والمهندس حسن صقر رئيس المجلس القومى للرياضة، ويشارك فى هذه البطولة 8 دول.
* يقام بمركز المؤتمرات بالقاهرة فى الفترة من 22 إلى 24 فبراير الجارى المعرض الدولى للقوارب واليخوت ومستلزماتها ويصاحب المعرض دورات متخصصة فى كل ما يهم ملاك القوارب واليخوت من أعمال.

ويتم خلال شهر فبراير الجارى

* عقد المنتدى الإقتصادى بدافوس، وسيتناول المنتدى سبل تحريك مسيرة السلام فى الشرق الأوسط، ومن المتوقع لقاء تسيبى ليفنى وزيرة الخارجية الإسرائيلية بالعاهل الأردنى الملك عبد الله الثانى على هامش المنتدى.
* عقد 4 ورش تدريبية بالقاهرة لتحسين وسائل تعامل الجمعيات الأهلية مع اللائحة التنفيذية لقانون الجمعيات والإتحادات المنظم لعمل هذه الجمعيات وتعظيم أدائها.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر نوفمبر 2006

البيـان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	6574	45227	9708	35270	8496	0	105275
مغادرة	0	13534	47952	9735	25723	3199	3926	104069
الإجمالى	0	20108	93179	19443	60993	11695	3926	209344

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال نوفمبر 2006

البيـان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	103	53	8	28	23	25	0	11	7	1	28	287
سفن صب جاف	0	0	22	6	0	3	0	5	0	0	3	0	0	39
سفن صب سائل	0	0	16	4	0	0	0	28	0	0	3	0	0	51
حاويات	0	0	75	85	89	0	3	1	0	0	0	0	0	253
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	45	0	0	10	1	0	43	70	43	87	299
أخرى	0	0	0	245	0	0	2	1	0	3	2	0	0	253
إجمالى عام	0	0	216	438	97	31	38	61	0	57	85	44	115	1182

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

Sokhna Port, Case Study

The marketing concept holds that a business exists to meet customer needs. The three critical elements of marketing concept are: customer satisfaction, integrated effort, and company profit. Logistics plays a key role in each of these elements in several ways. In order for a firm to be successful, any marketing effort must integrate the ideas of having the right product, at the right price, available at the right place, at the right time, with the right promotion---these are the five Ps of the marketing mix. Logistics plays a critical role, particularly in support of getting the product to the right place at the right time. This would achieve customer satisfaction. Achieving customer satisfaction, thus, requires an integrated effort both internally and externally with suppliers and ultimate customers.

4. Logistics Costs as a Percentage of Product value

Identifying the cost and service impact of the logistics process is an important first step in achieving recognition for logistics. Logistics costs as a percentage of a product value, depends on the product value itself. As the product value gets higher, the percentage cost of logistics gets lower. As an example, suppose a product shipment is valued at $10,000 for pharmaceutical products and another is valued at $2,000 for industrial nondurable material. Because of the factors such as market conditions, level of competition, transportation modes, product perishability (damageability and shelf life), inventory carrying costs, and handling fees, the pharmaceutical company pays $500 to distribute the product while the nondurable materials company pays $250. In absolute terms, the pharmaceutical company pays more, but in relative terms it pays only 5% of the product value, whereas the nondurable materials company pays 12.5% of the product value.

An organization can pursue one or more of three basic strategies to increase its profits. First, it can attempt to generate additional sales volume through increased marketing efforts; second, it may increase the price of the firm's product; and third, it can reduce the firm's costs of doing business. The latter is the strategy most companies choose as a first step to increase the company's profitability. Logistics management is essential for implementing the latter strategy.

In many organizations, logistics is one of the most promising areas where significant cost savings can be achieved. In some cases, such cost savings can have a far greater impact on the firm's profitability than increasing sales volume would have.

5. Global Logistics Strategies

One of the most important phenomena of the 20th century was the expansion of business organizations into every region of the World. Management of a global supply chain is much more complex than that of a purely domestic network. As it is true in domestic logistics management, an integral part of the global logistics management process is cost/service trade off analysis. Being able to properly identify, evaluate, and implement the optimal cost/service mix is always important to the organization and its customers, whether the operations are domestic or international.

Some particularly important cost and service considerations relate to response time, shipping accuracy, and shipment condition as well as the cost of doing the service. Ports play an important role in response time since they control the border clearing process. Port efficiency is thus one of the main factors in the global logistics strategy considered by all companies driving at achieving a competitive edge in the marketplace.

In a study of over 200 European and US organizations, several barriers to instituting a high quality service programs were identified. Those barriers apply to the ports as well. The top six barriers were related to employees and/or organizational issues. In order of importance, these were:

1. Changing the corporate culture;
2. Establishing a common vision throughout the organization;
3. Establishing employee ownership of the quality process;
4. Gaining senior executives commitment;
5. Changing management processes; and
6. Training and educating employees

Logistics executives have seen their discipline undergo significant development over the past 40 years. Logistics activities were once dispersed throughout the organization but logistics now is a highly structured, computerized, large budget functional area. The role of the logistics executive is far different today from what it was, and most probably different from what it will be in the future. In developing countries, and particularly for ports, this function still does not exist and it is still dispersed throughout the organization. This has to be remedied soon in order for the port management teams to achieve progress and far more efficiency that they achieved so far.

to be continued

محطات وأخبار

إعداد خرائط جغرافية رقمية

صرح اللواء أبو بكر الجندى رئيس الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء بأنه جارى إعداد خرائط جغرافية رقمية لجميع محافظات مصر، تشتمل على بيانات ومعلومات وافية عن كل جزء من أنحائها ويتم ذلك على شكل طبقات من المعلومات على كل خريطة من واقع إستثمارات بيانات السكان التى تم تجميعها

دراسة ربط الطرق الليبية بالمصرية

كان من أولويات البحث فى إجتماعات اللجنة العليا المصرية الليبية ملف النقل وقد أكد المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل المصرى بأنه تم الإتفاق على تشكيل لجنة مشتركة متخصصة من هيئة الطرق والكبارى فى البلدين تجتمع أوائل العام الجارى وذلك لإعداد دراسة فنية لربط طريق الكفرة العوينات وادى حلفا وطريق توشكى والعوينات بجانب إنشاء شركة مشتركة لتنفيذ مشروعات الطرق والكبارى بين البلدين أو البلاد الأخرى

صلاحية نهر النيل للملاحة

تقوم وزارة النقل بتعميق مجرى نهر النيل فى المسافة ما بين جنوب القاهرة وحتى أسوان، وذلك بغرض جعل النهر صالحاً للملاحة النهرية من الإسكندرية وحتى أسوان والعكس وتنفيذاً لخطة الوزارة وقد صرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بأن مصر ستبدأ فى إستخدام نهر النيل فى نقل البضائع بكثافة بعدما تم ربط هويس المحمودية بالنهر

المهندس محمد لطفى منصور

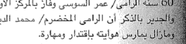
محمد الديب
حطم كل الأرقام القياسية فى الرماية

بحمد الله تعالى فاز اللواء أ.ح/ محمد الديب بالمركز الأول للرواد فى أول مسابقة أقيمت بنادى الصيد المصرى بالإسكندرية لموسم عام 2007 حيث حصل على كأس الرامى الشامل لكون هذه المباراة المتنوعة تقام لأول مرة بالإسكندرية وشملت الرماية بالخرطوش على الأطباق من الحفرة ثم الرماية على أطباق الأبراج (الاسكيت) ثم الرماية على الأطباق المزدوجة وأخيراً على الأطباق ذات الأجنحة (الألكتروسبل).

اللواء أ.ح/ محمد الديب

وقد قام السيد المستشار/ إسماعيل البسيونى رئيس مجلس إدارة نادى الصيد المصرى بالأسكندرية بتقديم كأس المركز الأول فى بطولة الرامى الشامل للرواد فوق 60 سنة للرامى المخضرم اللواء أ.ح/ محمد الديب كما فاز بالمركز الأول تحت 60 سنة الرامى/ عمر السوسى وفاز بالمركز الأول للناشئين الرامى/ كريم مختار.

والجدير بالذكر أن الرامى المخضرم/ محمد الديب كان قد فاز بأول ميدالية ذهبية عام 1960 ومازال يمارس هوايته بإقتدار ومهارة.

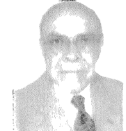


وقد حضر البطولة لفيف من الرماه وأعضاء نادى الصيد المصرى بالإسكندرية.

وأسرة تحرير المجلة تهنئ الفائزين فى هذه البطولة

Logistics and Supply Chain Management

DR. ISMAIL MOBAREK



The logistics process affects almost every sphere of human activity, directly or indirectly. Few areas of business have as significant an impact on a society's standard of living as logistics. However, logistics has never been identified as a process which needs a systems approach in handling its elements until the last two decades. Now organizations recognize the need to understand the logistics process and to train its employees to deal with its various elements collectively and not individually.

Introduction

The main objective of this study is to understand the intricacies of logistics and its relation to supply chain management. Applications and optimization of logistics added value is similar whether the organization is production oriented or service oriented. Ports are usually categorized as service sectors, however, for this study ports will be considered a productive sector which produces services. Sokhna Port , in particular, is directed to combine both services and production, with the inclusion of many industrial complexes within the port. For this reason it becomes imperative for all the staff of the port to understand the importance of logistics and supply chain management in order to be able to work as a team and combine their efforts for the success of their organization

2. Definition of Logistics and Supply Chain Management

Until now, many executives would not know the difference between logistics and supply chain management. The two terms are very close to each other and distinguishing the difference needs some insight into the definition of each. Technically speaking the two terms are officially defined as follows:

Logistics Management: is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services and related information from the point of origin to the point of consumption (destination) in order to meet customers requirements.

Supply Chain Management: supply chain management is the integration of key business processes from end user through original suppliers that provides products, services, and information that add value for customers and other stakeholders.

A number of important differences exist between the above two definitions. First, and foremost, supply chain management is the management of eight key business processes, namely:

1. Customer relations management;
2. Customer service management;
3. Demand management;
4. Order fulfillment;
5. Manufacturing flow management;
6. Procurement;
7. Product development; and
8. Returns.

Logistics Activities: Logistics activities encompass all the activities involved in the flow of production of service from the point of origin to destination including:

1. Customer Service;
2. Demand Forecasting;
3. Inventory management;
4. Logistics communications;
5. Materials handling;
6. Order processing;
7. Packaging;
8. Parts and Service support;
9. Plant and warehouse site selection;
10. Reverse logistics;
11. Traffic and Transportation;
12. Warehousing and storage.

The similarity between the functions of logistics management and supply chain management is quite clear. However, logistics is looking at individual tasks while supply chain management is a corporate task.

Thus, while logistics is looking inward in a company, supply chain management spans organizational boundaries as it considers trade-offs both within and among organizations regarding where activities should be performed such as where inventories should be held.

Systems Approach: While logistics and supply chain management are systems in themselves, each is a network of activities with the purpose of managing the orderly flow of material and personnel within a logistics channel. The systems approach is a simplistic yet powerful tool for understanding the interrelationships. The systems approach simply states that all functions or activities need to be understood in terms of how they affect, and are affected by other elements and activities with which they interact.

While it might be desirable to have high inventory levels in order to improve customer order fulfillment, high inventory levels increase storage costs as well as the risk of obsolescence. Those unfavorable factors must be traded off with the favorable aspects of a decision before arriving at a decision on inventory levels. Without considering the impact of decisions on the larger system, such as the firm or the distribution channel, sub-optimization often occurs. That means while the individual activities in that system appear to be operating well, the net result on the total system is relatively poor performance. To understand the opportunities for improvement, and the implication of those opportunities, the system must be viewed as a whole.

Irrespective of the official definitions mentioned above, in layman's terms, any activity that adds value to a product or service is part of the logistics chain, management of those individual activities, collectively, to continue adding value to the product or service is logistics management. The collective management of the departments or organizations responsible for the parts of the logistics chain is supply chain management.

As an example, exporting cement from a port. The logistics chain of the cement production is one cycle, which is beyond the scope of interest of a port. However, as soon as the cement goes out of the factory, being loaded on a truck or rail car, moved to a port, unloaded and stored, loaded onto a ship, transported by Sea to another port, unloaded into stores, loaded on trucks or rail cars to destination at which it is unloaded. Every one of those activities adds value to the product. Each entity is responsible for optimization of its part and all the activities form the logistics chain and Logistics management is the management of each of the activities. Putting all the activities under one management is the supply chain management. Later on in the case study of Sokhna Port this concept would be discussed at length in order to reach optimum operation and competitiveness.

3. Logistics Activities and their importance to the Economy

The rising affluence of consumers has led to increasing national and international markets for goods and services. Thousands of new products and services have been introduced in the past decade and are currently sold and distributed to customers in every corner of the world. To meet the challenges of expanded markets and the proliferation of new products and services, business firms have increased in size and complexity. Multiple-plant operations have replaced single plants. The distribution of products from point-of-origin to point-of-consumption has become an enormously important component of the gross domestic product (GDP) of industrialized nations. In the US it is estimated that the logistics activities constitute about 10% of the GDP, thus it is a significant component of the GDP. In the developing nations, this component can go up, due to inefficiencies, to 30% of the GDP. As such it is a significant component of the economy and should be given the importance it deserves.

In recent years, effective logistics management has been recognized as a key element in improving both the profitability and the competitive performance of firms

Container Ports Efficient Development and Operation

PREPARED BY : ENG. MOHAMED RAMZY AWAD
"COASTAL & PORT ENGINEER"

The operational flexibility can be evaluated relating to the following items:

Land Availability in the Port Area: Setting up the port will require, in addition to the water and land areas, space to be appointed as disposal area for dredging spoil if dredging has to be done. The adjacent area to locate the port related facilities should be at an elevation higher than the expected maximum water level to ensure safety against flooding and provision of drainage.

Container Traffic Forecast for Development Phases : A forecast container throughput analysis should be made to determine the trend over 20 years period considering different scenarios. The medium and the maximum growth scenarios should be considered in the evaluation of the required quay length and stacking area respectively.

Productivity Requirements: For the ship side operations priority for berthing, crane availability and the corresponding gangs should be provided immediately to the deep sea vessels. For the land side operations, estimation of the maximum daily number of trucks (for road service) or wagons (for rail service) that is expected to enter the ports. Their arrival either for picking or dropping containers should be scheduled or considered with priorities.

Yard Operation System : Many basic handling systems can be used in the port yard. The yard planner has to choose the system that most suites to achieve the required operation level. Individual use or in combination with horizontal transport system is another important decision. Examples for the available handling systems, beside the quay cranes, in the yard area are [Gantry crane system, in combination with the tractors and trailers, Straddle carrier system or reach stackers].

Berth Occupancy : In general, the berth efficiency can be evaluated according to its availability (Occupancy). The berth occupancy can be evaluated by a special percentage, well known internationally as the berth occupancy factor (B.O.F.). For the accurate calculation for the (B.O.F.), the following information should be available :

* The total throughput / Year (In / Out) of the port presented in TEUs.
* The number of moves (Boxes) / Vessel, according to the ship capacity in TEUs and the corresponding TEU factor (Between The 20-ft and 40 ft containers).
* Average performance of the cranes presented in (Moves / hr.).
* No. of working days/yr. .For the main seaports, it is 350 days/yr. minimum.
* Time losses, which includes : [Operational loss time, Losses attributable / Vessel, Shifts changing, Meals, etc..., Average occupation rate for the cranes].

The number of calling vessels/year (for the different development phases) can be calculated according to the total throughput (In/Out) in TEU. Separation in calculation can be done for both the feeders and the main line vessels in case of using different berths.

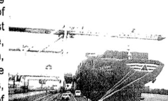
Container Dwell Time and Land Utilisation: The dwell time for different types of containers expected to be in the port area as (Export, Import, Empties and Transhipment) containers is one of the most important factor for the yard planning and efficient utilization. The stacking height for each type according to the required handling speed is also very important item for the port efficiency. According to the annual throughput and the handling system to be used within the port, a high yard utilisation rate for the storage can be achieved.

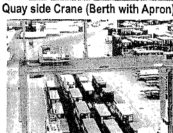
Equipment Utilisation : The operational efficiency of the handling system is directly related to the utilisation rate of the equipment. In this vein, the port operator would ensure that the maximum capacity of each individual piece of equipment does not exceed (75% - 85%, with average percentage of 80%).

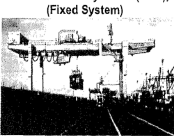
Ship Owner's Requirements: The port operator should recognise the fact that without close co-operation with the ship owners, it is not possible to make realistic plans for the efficient yard utilisation and so flexible operation for the port. The main information to be provided by the vessels owners for the port future plans can be pointed in the following :

[Expected number of sailing (Calls)/ Week, Number of handled containers/call, Forecast of additional sailings in the future, Ship's information as (LOA, Beam, LBB, No. of hatches, distance between adjacent container bays, operational draught and type of lashing system].

Traffic Flow Within the Container Port: Internal operation of a container ports (terminals) is quite complex and has to be studied in depth. Internal transport, container stacking and relocation is trying to prepare for ship arrivals/departures by suitable stacking of containers according to destinations and distribution modes of transport in order to reduce the dwell time to minimum. To ensure the proper operation cycle, the traffic flow inside the port should be controlled by the circulation rules, decided by the port management staff. Fig. (1) presents examples for both sea and land sides operational systems in container ports.


Quay side Crane (Berth with Apron)


Rubber Tire Gantry Crane (RTG), (Fixed System)


Rail Mound Gantry Crane (RMG), (Fixed System)

Straddle carrier


Straddle Carrier (Free System)

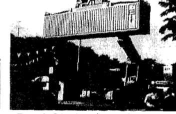

Reach Stacker (Free System)

Fig. (1) Examples For Both Sea and Land Sides Operational Systems in Container

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

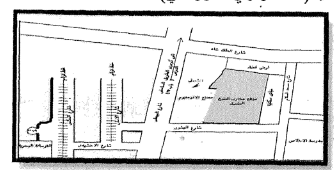


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

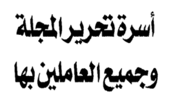
تلكس : ٥٤٥٦٦ A.C . H .UN فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

إنترناشيونال نت
NET International







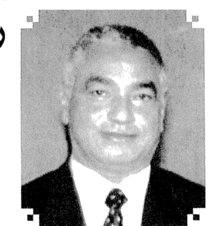
أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

معالى الفريق / أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس



بالثقة الغالية

التى أولاها سيادته

فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

بتجديد فترة رئاسته للهيئة

ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار



وزارة الإستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنُشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك.　　٦ونش ساحة عملاق (RTG)

٣٤ونش ساحة (R.S)　　٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

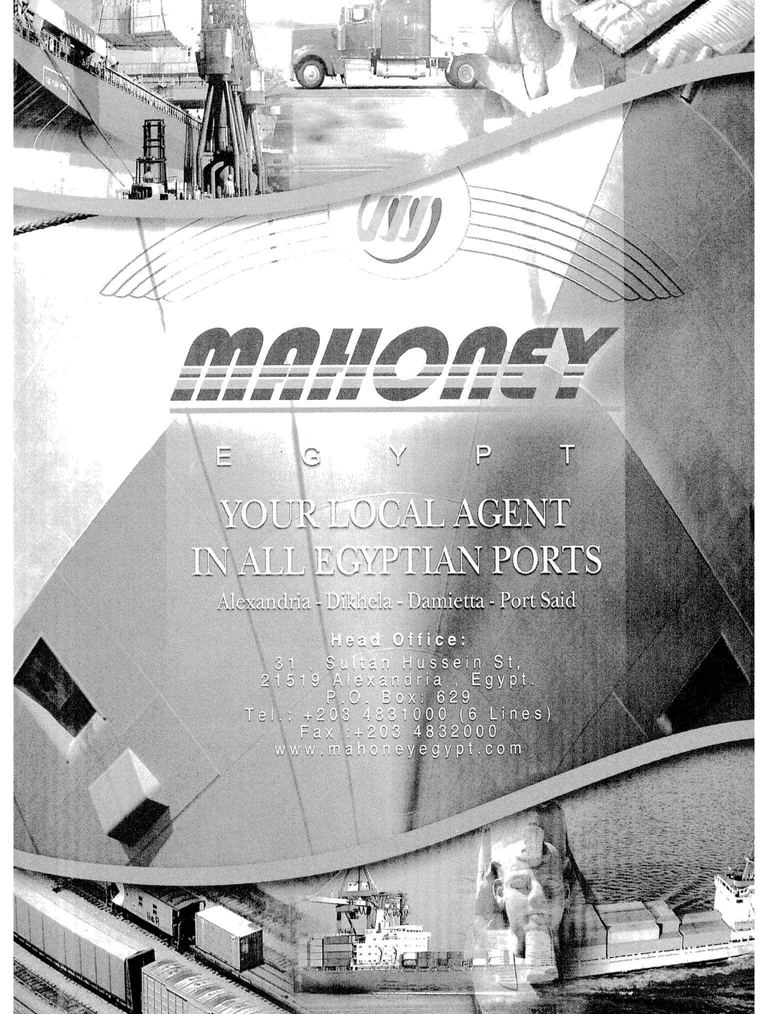
الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.pscchc.com　　E-MAIL:info@pscchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤　　فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

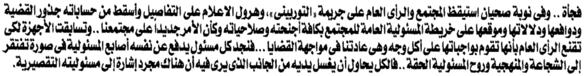


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



أمام طفل الشارع ذلك الكابوس المخيف !

بقلم/ وداد شلبي - عضو مجلس الشعب المصرى السابق ورئيس جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية



فجأة .. وفى نوبة صحيان استيقظ المجتمع والرأى العام على جريمة «التوربيني»، وهرول الاعلام على التفاصيل وأسقط من حساباته جذور القضية ودوافعها ودلالاتها وموقعها على خريطة المسئولية العامة للمجتمع بكافة أجنحته وصلاحياته وكأن الأمر جديداً على مجتمعنا .. وتسابقت الأجهزة لكى تقنع الرأى العام بأنها تقوم بواجباتها على أكل وجه وهى عادتنا فى مواجهة القضايا ... فنجد كل مسئول يدفع عن نفسه أصابع المسئولية فى صورة تفتقر إلى الشجاعة والمنهجية وروح المسئولية الحقة .. فالكل يحاول أن يغسل يديه من الجانب الذى يرى فيه أن هناك مجرد إشارة إلى مسئوليته التقصيرية.

وواجب الأمانة يقتضى ذكر أن هذه الظاهرة قد نوقشت فى الإسكندرية منذ ثلاث أعوام بالضبط على عدة مستويات .. الأول حين قامت جمعية أهلية ومنظمة غير حكومة ومجموعة من الناشطين وهى جمعية الصورى والميرغنى بمنطقة العطارين والتى يرأس مجلس إدارتها الناشط الاجتماعى الأسطورى محمد شافعى وهبه متعه الله بالصحة بإنشاء مركز استقبال فى شارع مسجد حجاج بمنطقة بمحرم بك لأطفال الشوارع واستطاعت هذه الجمعية العملاقة فى حركتها رغم ضآلة إمكانياتها والتى أحظى بشرف الرئاسة الفخرية لها أن نقدم نموذجاً ربما يكون غير مسبوق فى عالم التصدى لهذه الظاهرة المجتمعية لدرجة أن أصداء هذه التجربة وصلت إلى خارج مصر مما دعا سفير النمسا بالقاهرة أن يترك مسئولياته الدبلوماسية ويحضر لزيادة مقر الجمعية فى حى غربال الشهير ومعه ممثل المحافظ وقتها اللواء صدقى أبو وافيه وكبار رجال الشئون الاجتماعية والدعوة ثم أقيم عرض كبير فى قصر الإبداع وشاهد الجميع بما فيهم ممثل وزارة الداخلية قصة نجاح التجربة. ودار حديث بين أطفال الشوارع وسفير النمسا لدرجة أنه أبدى إعجابه بأحد الأطفال .. وقال إنك تصلح دبلوماسيا! .. هذا نموذج ... بل الأكثر من هذا، أن السفير النمساوى قد وجه الدعوة إلى هذا الطفل المتميز الذى يقال عنه أنه من أطفال الشوارع، لكى يزور «فيينا» مع وفد من الأطفال المصريين المتميزين فى المداس ودون إخطار لهم .. فإذا بهم جميعاً يجدون أنه يحصل على جائزة دولية لتفوقه فى موهبة الغناء ويكون الأول على زملاء الرحلة .. بل الغريب أن الأطفال لم يكتشفوا أن هذا الطفل فى الأصل كان من أطفال الشوارع!.. ونماذج أخرى منهم من تعود على تنمية عادة الإدخار وذلك بعد أن قدمت لهم التجربة دفاتر توفير تكون بداية لهم وتشجيعاً على مواصلة غرس مفهوم التنمية عند الأطفال!..

وليت كبار المسئولين فى مصر يقومون بزيارة هذا الموقع الذى اختير بعناية حيث تنازل رئيس الجمعية الأستاذ محمد شافعى وهبه وتبرع بشقة يملكها فى حى شعبى تكون مأوى للأطفال ولكى تحدث نوعاً للاندماج والتفاعل بين هؤلاء الأطفال والمجتمع تحت إشراف اجتماعى وطبى ورياضى .. والأكثر من هذا أنها تعتبر أروع نموذج للتعاون غير مسبوق ربما على مستوى مصر كلها بين جمعية إسلامية عريقة .. وجمعية مسيحية عالمية وهى «جمعية كاريتاس مصر» التى قامت بتجهيز المكان على أرقى ما يمكن أن تكون عليه الإعاشة للطفل .. ولست أدرى لماذا تم تجاهل هذه التجربة .. وأعتقد أن التجربة سوف تلقى رعاية خاصة من محافظ الإسكندرية اللواء عادل لبيب الذى يعطى العمل التطوعى كل الرعاية والاهتمام ...

وإستمرارا لهذه الرسالة أطلقت الإسكندرية أول صيحة لخطورة هذه الظاهرة من خلال رؤية منهجية علمية حيث عقدت أول ورشة عمل على مستوى مصر كلها حول «الدعم الإعلامى من أجل حياة أفضل لطفل الشارع وقد تفضل الدكتور محمد أحمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية السابق ووافق على أن تعقد الندوة تحت رعايته بل أنه للأمانة قام بتأجيل اجتماع مجلس جامعة الإسكندرية لكى يتمكن من حضور افتتاح هذه الورشة تعبيراً عن انعكاس اهتماماته وشعوره الوطنى بخطورة الظاهرة فهو رجل تميز بالمكانة السياسية الرفيعة وله دوره المرموق والوطنى وسعة ثقافته وبحكم اتصالاته الدولية أدرك أهمية الورشة العلمية وحضر تلك الندوة من العمداء الأساتذة الدكاترة كمال محمد قنديل والدكتور طارق القيعى والدكتورة هنية الكاشف .. وقد كانت لعملية الإعداد الجيد لهذه الندوة التى نظمتها جمعية كاريتاس مصر «مشروع مبادرات الحماية الاجتماعية بالتعاون مع منظمة الأمم المتحدة للطفولة «اليونيسيف» فى الفترة من (30 نوفمبر حتى 2 ديسمبر عام 2004) أى قبل ظهور «التوربيني» بعامين .. وانطلقت الصيحة من الإسكندرية وكانت منظومة رائعة، وواجب الأمانة يقتضى منى أن أسجل جهد عايشته كأحد الذين شاركوا فى إعداد المؤتمر لأبناء مصر الأوفياء الذين أعطوا هذه القضية ما تستحقه من جهد فى الإعداد ومن هذه الكوكبة الدكتور مجدى جرس والدكتور يوسف وهبه مدير جمعية كاريتاس الإسكندرية، وكان يتابع عملنا الدكتور سمعان بطرس رئيس جمعية كاريتاس مصر ... والأستاذ هانى موريس المسئول التنفيذى لمشروع رعاية أطفال الشوارع بكاريتاس، وكانت لتلك الجهود المخلصة ثمراتها حيث أثارت اهتمام المدير المساعد لبرامج النشيء باليونيسيف سالى وهبه التى شاركت بالحديث عن اتفاقية حقوق الطفل ودور الإعلام فى تطبيقها والبحوث التى قدمت من الأساتذة الدكتور عادل عازر استشارى المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية والدكتور نشأت حسين من الجامعة الأمريكية .. والعالم الكبير الدكتور نصيف فهمى رئيس قسم علوم الجماعة بجامعة حلوان واستشارى الأمم المتحدة لبرنامج عدالة الأحداث .. والدكتور عادل ملك من الصحة العالمية والدكتور محمد محمود المهدلى من المعهد العالى للخدمة الاجتماعية .. ولقد كانت الورشة تتسم بالثراء من الاسهام الإعلامى والفنى فقد لبت دعوة الحضور مشكورة الفنانة القديرة الأستاذة سميرة عبد العزيز نجمة السينما والتليفزيون وهى خريجة كلية التجارة بجامعة الإسكندرية، والكاتب الكبير الرائع الأستاذ محفوظ عبد الرحمن الذى صاغ أروع المسلسلات الاجتماعية والتاريخية وأشهرها بالطبع مسلسل «أم كلثوم» الذى أبهر الملايين حتى اليوم .. وقد اعتذر عن عدم الحضور الكاتب الكبير عاشق الإسكندرية الأستاذ أسامة أنور عكاشة لظروف قهرية .. كما شاركت فى هذا اللقاء وأثرت أعماله الإعلامية الكبيرة اللامعة الأستاذة فاطمة فؤاد رئيس القناة الثانية حينما كانت تتولى قيادة القناة الخامسة وحرصت على أن تهم بإهداء ورشة العمل فيلماً تسجيلياً عن أطفال الشوارع كانت قد أشرفت على إعداده .. بل الأكثر من هذا أشركت جميع المذيعات ومقدمات ونجوم القناة الخامسة فى أعمال الورشة بصفة مشاركين فاعلين حتى يمكنهم نقل متبادل بين حجم المشكلة وموهبة الإبداع الإعلامى فكانت تجربة رائعة فضلاً عن كوكبة من رجال الصحافة القومية والحزبية وإذاعة الشباب وصوت العرب .. وقد كان لهذا الدوى الذى أحدثته ورشة العمل أن حققت قناة "العربية" برنامجا كاملاً عن الورشة .. وعن المشكلة وقام الإعلامى الكبير والصحفى محمد صلاح الزهار بإعداد تقرير تليفزيونى إذاعته تلك القناة الفضائية الزائعة الصيت بالإضافة إلى ما أذاعته القناة الخامسة من برامج حول هذا المؤتمر والملتقى الناجح الذى سلط بصورة غير مسبوقة على حجم المشكلة بعيداً عن أى عصبية وبكل أمانة لم يسد مناخ تبادل الإتهامات أو إبراء الذمة وشيوع المسئولية وقد توصلت تلك الندوة إلى توافق فى الآراء تستحق أن تلقى إهتمام المسئولين.

كانت هذه طاقة نور لكنها وبسبب غير مفهوم لم تحظى بإهتمام المسئولين المحليين رغم مشاركة وكيل وزارة الشئون الإجتماعية فى أعمالها ..

وقدامى الساسة والناشطين الإجتماعيين يصفون الإسكندرية أنها أخصب "حقل تجارب" فكل تجربة ناجحة لا تكتب لها النجاح إلا إذا حصلت على شهادة الجودة من الإسكندرية لتطبيقها وحتى المشروعات القومية الكبرى لم تبدأ إلا فى الإسكندرية وفى مقدمتها مشروع التأمين الصحى .. حتى السينما .. وحتى منشأ الصحافة .. وحتى المجلس البلدى .. والمنظمات غير الحكومية حيث كانت المدينة أول من أسس أبناؤها جمعيات أهلية ناشطة منها الجمعية اليونانية أقدم جمعية فى مصر وجمعية العروة الوثقى .. والغريب أنها أول من تنبه إلى قضية أطفال الشوارع بأسلوب غير تقليدى .. بل أن روح الجدية التى إتسم العمل الإجتماعى حاصرت المشكلة بل أن هناك من الواجب ظهرت من خلال تلك المؤسسات الإجتماعية العريقة .. بل الغريب أن رجال البحرية العظماء أقاموا فى أوائل القرن الماضى مدرسة **(الفاروقية)** التى تخرج فيها كوادر عظيمة وكان أخر من أشرف عليها اللواء بحرى أحمد ثروت وهو والد الفنانة السكندرية الشهيرة زبيدة ثروت وكانت من أعظم التجارب فى هذا الميدان .. ونذكر كذلك تلك المبادرة العظيمة من الاقتصادى الكبير محمد كامل بدوى الذى أنشأ مؤسسة وقائية اجتماعية اسمها جمعية الحرية والتى يتولاها حالياً أحد رموز العمل الاجتماعى فى مصر معالى المستشار محمد عبد العزيز الجندى النائب العام الأسبق.

إن قضية أطفال الشوارع لا يمكن أن تستعصى على الحل مادامت هناك إرادة مجتمعية .. لا يكفى فقط أن تـزرف الدموع على هـؤلاء الأطـفال .. ونتحسر على تلك الطاقة المعطلة .. لكننى أثق أن مصر قد وهبها الله قيادة تاريخية للعمل الوطنى والإنسانى وهـى السيدة الفاضلة سوزان مبارك قائدة العمل التطوعى فى مصر وأحد رموزه فى العالم .. تلك القيادة التى تضع فى أعناقنا جميعا المسئولية لكى نلتف حول نداءتها العظيمة فإن نداءاتها ستكون نقطة الانطلاق العصرية بفكر جديد متطور يدفع المجتمع كله لتحمل المسئولية، وأمامنا نـداءات من الأمم المتحدة .. وهيئات محترفة مثل جمعية **(كاريتاس)** **ومؤسسة الأم تريزا** الحاصلة على جائزة **(نوبل)**.. أن السيدة العظيمة التى استطاعت القضاء بكل العطاء على ظاهرة (شلل الأطفال) خاصة فى الريف .. جديرة بأن تقتلع من المجتمع شرور هذه الظاهرة وهى أطفال الشوارع وهى أقل تحدى من انتشار شلل الأطفال.

ولا شك أن الصحوة التى أطلقتها .. وطاقة النور التى أضاءتها بحسها الوطنى وبحكم مسئولياتها الإنسانية بإعلان استراتيجية غير مسبوقة على المستوى العالمى ومطالبتها بحشد الجهود المحلية والدولية لإعداد خطة خمسية متكاملة عن الطفولة بكافة مشكلاتهم .. وإعلان حقوق الطفل بمنظور جديد قائم على رؤية عميقة انطلقت من أفكارها لتحقيق الأمان الحقيقى والدفء الأسرى .

ولا شك أن خط نجدة الطفل (1600) ليس فقط مجرد وسيلة وقائية لهم .. لكنها نجدة للأسرة كلها من هذا الخطر الذى وضعنا بفضل تلك الخطة أيدينا على منابعه وتجفيفها وهو سيكون الانجاز الحقيقى للأجيال القادمة .. إن تاريخ الإنسانية الحديث سوف تسجل بصفحات من نور أنه لم تقم سيدة بتقديم خدمات إنسانية تطوعية بمثل ما قدمت السيدة سوزان مبارك .





بقلم عبد السلام السيد أحمد

مضى عام 2006 بكل ما كان فيه من أحداث عنف ودماء وأزمات وكوارث كان لها أكبر الأثر على الحياة العالمية .. كما أنه كان عام التعصب الطائفى والاختلاف السياسى والحروب الأهلية ..

ففى فلسطين:

• عمت مجازر واجتياحات قوات الاحتلال الإسرائيلى لغزة والضفة حيث تم تدمير المنازل وحصد الأرواح البريئة.

• اغتيالات إسرائيلية لقيادات حركتى حماس والجهاد الإسلامى بعد أسر الجندى الإسرائيلى جلعاد شاليط.

• صعوبة الاتفاق بين حركتى حماس وفتح بل وتبادل المواجهات بالأسلحة بينهما.

وفى لبنان:

• قتل حزب الله عدد من الجنود الإسرائيليين وأسر إثنين مما أدى إلى عنف وشراسة رد الفعل الإسرائيلى، وشن الحرب لأكثر من شهر مما أدى إلى تدمير البنية التحتية، وفرض الحصار البرى والبحرى والجوى بجانب حصد الأرواح وتشريد المدنيين.

وفى العراق:

• أدت العمليات العسكرية للقوات الأمريكية وحلفائها إلى قتل 18200 قتيل عراقى.

• تشكلت حكومة العراق بعدما أحكم الشيعة سيطرتهم الرسمية على المواقع المقدسة وبالتالى انفجار العنف الطائفى.

وفى السودان:

• لم تنجح اتفاقات أبوجا وطرابلس فى إرساء السلام بدارفور، وإنهاء العنف بل على العكس فقد أدت تلك الاتفاقات إلى اقتسام الثروات مع حكومة الخرطوم، بجانب المشاركة فى السلطة، ومنح الاستقلال الذاتى للأقاليم المتمردة.

وفى أفغانستان:

• قامت القوات الأمريكية بعملياتها العسكرية القاسية على أفغانستان بحجة مهاجمة معاقل حركة طالبان إلا أن الهجمات العشوائية على الأهداف المدنية أدت إلى قتل مئات الأبرياء.

• قامت حركة طالبان من جديد وتصدت لقوات التحالف وقتلت أكثر من مائتا جندى من القوات الأمريكية وقوات الناتو.

وفى الصومال:

• سادت أعمال العنف الصومال بعد إقصاء الرئيس سياد برى، وتم تشكيل حكومة إنتقالية برئاسة على محمد جدى إلا أن أعمال العنف لم تتوقف.

• استولت جماعات المحاكم الإسلامية على عدة مدن وعلى رأسها العاصمة مقديشو، وقد أدى ذلك إلى اندلاع أعمال العنف بينها وبين أمراء الحرب المحيطين بالحكومة الإنتقالية .. ولازالت هذه الحرب تودى بأرواح الأبرياء من الجانبين.



سعد الحريرى — حسن نصر الله — صدام حسين

حوادث وكوارث حول العالم

- فى يناير: تهدم فندق فى مدينة مكة السعودى أدى إلى وفاة أكثر من 75 شخصاً، كما تسبب تدافع الحجاج فى نفس الشهر إلى مقتل حوالى 362 حاجاً.

- فى فبراير: غرقت العبارة المصرية «السلام 98» فى البحر الأحمر مما أدى إلى مقتل أكثر من ألف راكب.

- فى مايو: ضرب زلزال قوته 6.2 درجة بمقياس ريختر أندونيسيا مما أدى إلى وفاة أكثر من ثلاثة آلاف شخص وجرح مئات الآلاف.

- فى يوليو: تصادم قطارين بإقليم السند الباكستانى مما أدى إلى مصرع أكثر من 200 شخص وإصابة المئات..

- فى أغسطس: اجتاحت معظم المدن الأثيوبية الفيضانات التى أدت إلى مقتل أكثر من 700 شخص وتشريد مئات الآلاف.

* تصادم قطارين قرب مدينة قليوب المصرية مما أدى إلى مقتل ما يقرب من مائة شخص وإصابة مئات.

* سقطت طائرة للخطوط الجوية الروسية فى أوكرانيا ومات جميع ركابها البالغ عددهم 171 راكب.

* أدت الأمطار الموسمية الغزيرة التى سقطت على الهند إلى فيضانات أدت إلى مقتل أكثر من مائة شخص وتشريد المئات.

- فى سبتمبر: إنهار جسر قديم فى شرقى الهند على قطار ركاب مما أدى إلى مقتل أكثر من 30 شخصاً وإصابة المئات.

* ضرب إعصار سايكلون الاستوائى منطقة كوينزلاند مما أدى إلى مقتل أكثر من 50 شخص.

- فى نوفمبر: اجتاحت تركيا فيضانات غزيرة أدت إلى مقتل أكثر من 30 شخصاً وتشريد الآلاف.

* ضرب إعصار قوى مدينتى ساروما وهوكايدوا اليابانيتين مما أدى إلى مقتل العشرات وتشريد المئات.

- فى ديسمبر: ضرب إقليم الباى فى جزيرة لوزون الفلبينية إعصار دوريان الذى تسبب فى قتل أكثر من 380 شخصاً وتشريد مئات الآلاف.

* أدت الفيضانات التى سببتها هطول الأمطار فى ماليزيا إلى وفاة العشرات وتشريد أكثر من 80 ألف شخص، كما أدت الفيضانات فى جنوب شرق آسيا لمقتل أكثر من 60 شخصاً، وفقدان المئات وتشريد الآلاف.

لازال مرض انفلونزا الطيور الذى ظهر فى عام 2003 يحصد الأرواح مما اضطر الدول إلى إعدام الملايين من الدواجن، وقد شهد عام 2006 أول حالة انتقال المرض إلى الحيوانات نتيجة لتناولها الدواجن المصابة.

شخصيات عالمية ظهرت فى الأضواء

كانت هناك شخصيات عالمية تركت بصمتها فى عام 2006 وعلى رأسها:

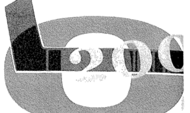
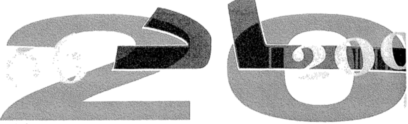
* الرئيس الإيرانى أحمدى نجاد: بدأ فترة رئاسته بالنزاع النووى الذى لم يتنازل عنه بالرغم من التهديدات الأمريكية، بل قام بتنظيم احتفالاً لعملية تخصيب اليورانيوم الأولى مما أدى إلى إزعاج وتهديد الغرب.

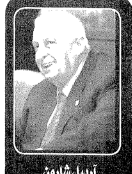
* سعد الحريرى: ظهر إسمه بعد الخلافات الخطيرة بين الأغلبية والمعارضة فى لبنان التى طالبت بإسقاط حكومة فؤاد السنيورة.

* روبرت جيتس: عينه الرئيس جورج بوش وزيراً للدفاع الأمريكى خلفاً لرامسفيلد، وقد وصفه بأنه قادر على وضع رؤية جديدة لعمل الوزارة.



أحمدى نجاد


آرييل شارون


البابا بينديكت


إسماعيل هنية

* البابا بينديكت السادس: أساء فى محاضرة ألقاها فى ألمانيا إلى الرسول محمد صلى الله عليه وسلم مما أدى إلى غضب مليون ونصف مسلم، ومن المعروف أن بينديكت له سجل طويل فى الهجوم على الإسلام، وقد رفض الاعتذار للمسلمين عما جاء فى المحاضرة.

* حسن نصر الله: الأمين العام لحزب الله اعتبرته الشعوب الإسلامية رمزاً للمقاومة أمام إسرائيل لما لديها من المقومات القومية والدينية التى أدت إلى الانسحاب من لبنان، ويطالب نصر الله الآن بإسقاط حكومة السنيورة.

* إسماعيل هنية رئيس الوزراء الفلسطينى بدأت فترة ولايته بمشكلات مالية إلا أنه وفى الدعم المالى للسلطة بمجهوداته الجبارة، ولما زادت الخلافات بين فتح وحماس استطاع أن يثبت جدارته بمنصبه.

* كيم يونج أيل رئيس كوريا الشمالية اعترف بامتلاك بلاده لبرنامج سرى لإنتاج الأسلحة النووية، وذلك فى تحدى سافر لتحذيرات أمريكا المتكررة بعدم إجراء تجربة إطلاق صاروخ، بل على العكس أطلق سبعة صواريخ.

* نور المالكى أول رئيس وزراء عراقى يعلن الشكوى من ممارسات القيادتين الأمريكيتين العسكرية والسياسية فى العراق، ويحمل الإدارة الأمريكية مسئولية الفوضى والمذابح وإسالة الدماء فى العراق.

* كيت اليسون الديموقراطى الأمريكى الجنسية من أصل أفريقى رشح نفسه فى انتخابات الكونجرس الأمريكى، وبذا يعتبر أول مسلم فى المجلس.

نجوم رياضية

– فابيو كانافارو قائد منتخب ايطاليا بطل المونديال بلقب أحسن لاعب فى العالم.

– نادى انترناشيونال البرازيلى حصل على المركز الأول لأندية العالم وجاء بعده فى المركز الثانى برشلونة الأسبانى.

– مايكل شوماخر نجم سباقات السيارات اعتزل بعد سجل حافل من البطولات.

– النادى الأهلى المصرى حصل على لقب ثالث العالم فى بطولة العالم للأندية التى أقيمت فى اليابان، كما توج النادى أيضاً بطلا لدورى أبطال أفريقيا للموسم الثانى على التوالى بعد فوزه على الصفاقسى التونسى.

– المنتخب المصرى حصل للمرة الخامسة على بطولة الأمم الأفريقية بعد فوزه على منتخب كوت ديفوار.

شخصيات عالمية خرجت من الأضواء

* رونالد رامسفيلد وزير الدفاع الأمريكى السابق وجون بولتون مندوب واشنطن لدى الأمم المتحدة خرجا من اللعب السياسى بعد سيطرت الحزب الديموقراطى على الكونجرس.

* إبراهيم الجعفرى: رئيس الوزراء العراقى السابق وزعيم حزب الدعوة الإسلامى الشيعى ترك منصبه بعد تكليف نورى المالكى بتشكيل الحكومة.

* إرييل شارون رئيس الوزراء الإسرائيلى السابق ومؤسس حزب كاديما الحاكم ترك الرئاسة ليرقد فى غيبوبة بين الحياة والموت.

* سيلفسيو بيرلسكونى رئيس وزراء إيطاليا السابق توقف نشاطه بعد خسارته الانتخابات وتولى مهام الوزارة رومانو برودى.

* صدام حسين نفذ حكم الإعدام فيه الذى أصدرته المحكمة لما اقترفه من جرائم فى حق الشعب العراقى.

* كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة انتهت فترة ولايته ليواجه إتهامه بسوء إدارته، وعدم استطاعته اكتساب واحترام الرأى العام العالمى.

* جونيشير كويزومى رئيس وزراء اليابان السابق قدم استقالته بعد نهاية مدة ولايته، ويرى اليابانيون أنه أقحم اليابان فى مواقف خارجية شوهت صورتها.

***

لقد استقبلنا العام الجديد وكلنا أمل فى أن يجعله الله عام يسر ورخاء وحب وسلام خاصة بعدما صاحبته أعياد الأضحى رأس السنة والميلاد مما يشعرنا بالتفاؤل فى إيقاف ما تقوم به إسرائيل وأمريكا فى لبنان وفلسطين والعراق وأفغانستان والصومال، وما كان من نتائجه استشهاد آلاف الأبرياء وتدمير المنازل والمنشآت.


نور المالكى


جونيشيو كويزومى — كوفى أنان — دونالد رامسفيلد

جهود حثيثة للعمل العربى المشترك فى مجال النقل

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

حظى قطاع النقل بأهمية خاصة ومحورية فى العمل العربى المشترك، بإعتباره قطاعاً حيوياً بالنسبة لإقتصاد كل قطر عربى وهو على ذات الأهمية بالنسبة لمجموع الإقليم العربى، إذ تعتبر شبكات الطرق والسكك الحديدية والخطوط الملاحية والجوية التى تربط بين البلدان العربية شرايين الحياة لكل من التجارة والسياحة والإستثمار وانتقال العمالة فى حركتها البينية داخل الإقليم. ويتسم قطاع النقل بطبيعته بتجاوز الحدود، لذا فهو يصلح موضعاً لعمل مشترك بين الدول. ومن جانب آخر يتميز قطاع النقل بعلاقات تشابكية واضحة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى مما يمنحه قدرة على التأثير عليها إيجاباً وسلباً. ومن جانب ثالث يمس قطاع النقل حياة المواطن العربى بشكل مباشر الذى يدرك ويلمس أى تقدم أو تحسن يتم تحقيقه فى ذلك القطاع.



من هنا، فقد أولت جامعة الدول العربية إهتماماً خاصاً لمجال النقل والمواصلات منذ إنشائها، وقد ظهر ذلك فى نصوص ميثاقها الذى وضع فى عام 1945، فكانت شؤون النقل والمواصلات واحدة من بين خمسة مجالات ركز عليها ذلك الميثاق، مشيراً بذلك إلى أهمية وأولوية خاصة لذلك القطاع فى العمل العربى المشترك، استشعرها المؤسسون الأوائل للمنظمة العربية الجامعة، مدركين بذلك أن كافة الأنشطة وأوجه التعاون والتنسيق لم تكن لتبنى لو لم تتوفر قاعدة أساسية من شبكات الربط البرى والبحرى والجوى بين الدول الأعضاء.

وكما أولى العمل العربى المشترك تركيزاً وإهتماماً لقطاع النقل العربى فى منتصف الأربعينيات، كذلك حظى ذلك القطاع بنفس الاهتمام من قبل القمة العربية الدورية الأولى التى عقدت فى بداية هذا القرن وبالتحديد بعمان فى شهر مارس 2001، حيث وجه القادة العرب الأجهزة المعنية لبحث سبل تقوية الربط البرى والبحرى والجوى بين الدول العربية، وإيجاد الحلول والمعالجات للمشاكل والمعوقات التى لا تزال تعرقل انسياب حركة النقل بين تلك الأقطار سواء للبضائع أو للأفراد، وهى نظرة تؤكد العلاقة الوثيقة بين كفاءة قطاع النقل وحركتى التجارة والسياحة البينيتين فى المنطقة العربية.

تندرج أنشطة مجلس وزراء النقل العرب فى عدد من المسارات أهمها وضع مخططات عامة لاكتمال شبكات الربط البرى والبحرى والجوى فيما بين الدول العربية ومتابعة جهودها فى تنفيذ مشروعات ذلك الربط، وعقد الاتفاقيات الجماعية العربية، وإعداد الدراسات، وتبادل الخبرات والمعلومات، وتنسيق المواقف العربية تجاه القضايا المختلفة.

ربط الشبكات

يعد إستكمال شبكات الربط البرى والبحرى والجوى بين البلدان العربية أحد الأهداف الرئيسية للعمل العربى المشترك فى قطاع النقل، وهو يدخل ضمن عناصر البنية الأساسية اللازمة لعمليات التبادل التجارى والحركة السياحية وحركة المواطنين بصفة عامة بين تلك الأقطار. وإذا كانت هناك عوامل أخرى هامة تؤثر فى حركتى التجارة والأفراد فى المنطقة، إلا أن إكتمال البنية الأساسية للربط بمحاور للطرق البرية والسكك الحديدية والخطوط الملاحية والجوية يظل العنصر الرئيسى الذى لا يكون لأى حديث حول التجارة والسياحة معنى بدون توفيره.

وبالفعل ركز مجلس وزراء النقل العرب على ذلك الجانب منذ إنشائه، من خلال وضع مخططات عامة لمحاور الربط تسترشد بها الدول العربية فى تحديد مشروعاتها القطرية. قاصداً بذلك إبراز أهمية مراعاة البعد الإقليمى عند إختيار وتنفيذ المشروعات فى كل بلد مما يضيف إلى جدواها ويعظم الفوائد المرجوة منها .

ربط شبكات النقل البرى

نظراً لأهمية ربط الدول العربية برياً بشبكة من الطرق، تناول مجلس وزراء النقل العرب هذا الموضوع بجدية، وقد وضع خريطة لمحاور الطرق البرية الرئيسية القائمة بين البلدان العربية، وحدد الوصلات الناقصة للربط بين الأقطار العربية المتجاورة منذ عام 1993 كما يلى :

* بين مصر والسودان (الجزء الواقع فى الأراضى السودانية) .
* بين اليمن وسلطنة عمان (جزء ناقص فى الجانبين) .
* بين السودان وليبيا (الجزء الواقع فى الأراضى السودانية).
* بين المغرب وموريتانيا (الجزء الواقع فى موريتانيا).

وقد أتفق فى إطار المجلس أن تقوم كل دولة بتنفيذ الأجزاء الناقصة الواقعة فى أراضيها، إلا أن بعض هذه الوصلات لم يتم تنفيذه إما بسبب عدم إعطائها الأولوية ضمن خطط تلك الدول أو لعدم توفر الإمكانيات والتمويل اللازمين.

وقد أحيط مجلس وزراء النقل العرب علماً بأن بعض تلك الوصلات تم تنفيذها أو يجرى العمل على ذلك على النحو التالى :

فى سلطنة عمان بالنسبة للوصلات التى تربطها بالجمهورية اليمنية، بأنها تقوم حالياً بتنفيذ الجزء الأول من المحور ويمتد من ثمريت فى جنوب البلاد باتجاه الحدود اليمنية حتى المزيونة بطول 180 كم، ومن المتوقع الانتهاء من هذا المشروع فى شهر سبتمبر 2005. وتم تنفيذ الجزء الثانى فى المحور من المزيونة حتى شحن بطول 7 كم.

بالنسبة للجزء الواقع داخل الأراضى اليمنية وحتى الحدود العمانية، فجارى العمل لإستكمال تنفيذ ما تبقى من الطريق الواقع بين منطقتى سيحوت ونشطون.

فى جمهورية مصر العربية بأنها أنشأت الطريق الساحلى على البحر المتوسط بطول 1063 كم لربط المشرق العربى بالمغرب العربى من السلوم حتى رفح، وأقامت كوبرى (مبارك للسلام للسيارات) فوق قناة السويس لتسهيل حركة نقل الركاب والبضائع، وقامت بإنشاء طريق السويس – حلايب على الحدود المصرية السودانية بطول 400كم، وبالنسبة للجزء الواقع فى الأراضى السودانية، تقوم وزارة النقل المصرية باستكماله حالياً من الناحية التنفيذية بطول 280 كم باتجاه بورسودان، أما من الناحية التمويلية فمتروكة للتفاوض بين الجانبين.

وتقوم مصر حالياً بإنشاء محور ربط برى يربط بين السودان ومصر وليبيا عن طريق (دنقلا – أرقين / توشكى – العوينات / الكفرة) وجارى العمل فى الجزء الواقع داخل الأراضى المصرية.



قرأت لك

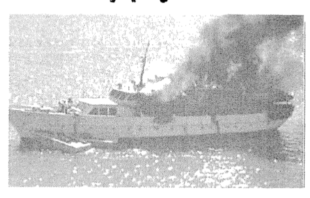
إدارة المخاطر فى النقل البحرى
RISK MANAGEMENT IN SHIPPING

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



إن تحقيق النجاح فى العمل سواء كان فى النقل البحرى أو فى غيره من الأعمال لا يمكن أن يكون أكثر من التوفيق فى إتخاذ الموقف الأفضل فى معادلة المخاطرة والمكسب RISK/REWARD EQUATION وهذه المعادلة يعلمها كل شخص يقوم بأى عمل فلا توجد معاملة تجارية خالية من المخاطر فإذا قلت المخاطر أى إذا كان العمل سالماً وآمناً فإن المكسب يكون متواضعاً أما المعاملات التجارية التى تواجه مخاطر كثيرة فإنها إما تنهار بشكل فاضح إذا تغلبت المخاطر أو أن يكون المكسب فيها كبيراً إذا تمت إدارة المخاطر بنجاح وهذه المعادلة تنطبق على جميع الأعمال التجارية من الإستثمارات الكبيرة إلى المستثمر الفرد.

والأساس المهم هو أن كلاً من المخاطر والمكسب يختلف التأثر بهما من شركة إلى أخرى ومن فرد إلى آخر وبالتالى يمكن القول أن التأثر بهما يكون ذاتياً أو نسبياً subjective or relative وكذا فإن المخاطر التى تواجهها شركة ما قد تكون على عدة مستويات لذا فإن هناك إختلاف فى أسلوب مواجهة المخاطر بين الأفراد الذين يواجهون المخاطر المختلفة فى المستويات المختلفة فى العملية الواحدة.



لذا فإن إدارة المخاطر تحتاج إلى أسلوب خاص لمختلف المستويات من المستويات العليا إلى المستويات الدنيا والعمل اليومى وبالتالى فإن إدارة المخاطر تحتاج إلى مهارات مختلفة لأشخاص مختلفين فى المستويات المختلفة لكن الجميع عليهم أن يعملوا ويجاهدوا لتحقيق الأهداف المشتركة وهذا يتطلب تعاوناً بين جميع الأطراف فى جميع المستويات كما يتطلب إدارة جيدة لمواجهة المخاطر.

والقول بأن المخاطرة والمكسب يكون ذاتياً أو نسبياً فإن ذلك يختلف بإختلاف أحوال السوق وعلى هذا فإن إدارة المخاطر تعتبر عملية مستمرة مع تطور أحوال السوق . فمثلاً إذا نجح شخص فى إتخاذ موقف سليم فى معادلة المخاطر والمكسب فى يوم من الأيام فلا يعنى ذلك أنه سينجح دائماً وفى كل يوم لو إتخذ نفس ذلك الموقف الذى أدى إلى نجاحه فى السابق.

وإتخاذ المواقف الأفضل لمواجهة المخاطر لا يعنى أن المخاطر قد زالت وإنما إنتقلت إلى شخصاً آخر ومثال على ذلك أن تغطية جسم السفينة وماكيناتها بالتأمين H+M insusance يعنى حماية مالك السفينة من مخاطر فقدها ولكن شركة التأمين هى التى تتحمل المخاطر وقد تقوم شركة التأمين بإعادة التأمين على السفينة لدى شركة إعادة تأمين وهنا تنتقل المخاطرة مرة أخرى إلى شركة إعادة التأمين . فإذا فقدت السفينة وحدثت مطالبة فهناك شخص أو جهة ما سيواجه المخاطر وسيدفع الثمن.

وبينما أن أى مخاطرة يتم تقييمها على أساس ذاتى أو نسبى ، فإن التعرف على المخاطر التى قد نواجهها يجب أن يتم تقييمها ثم إدارة مواجهتها وهناك أسباب جوهرية لهذا الأسلوب ففى العديد من الشركات عادة مالا يعلم مجلس إداراتها والمدراء فيها كل شئ ولكنهم فى النهاية تقع عليهم المسئولية بالكامل ثم إنهم قد يكونوا خبراء فى المسائل التجارية ولكن من غير الضرورى أن يكونوا يعلمون المسائل الفنية أو العملية فقد يحتاج مدير عمليات السفن إلى إتخاذ قرارات مهنية سليمة تؤدى إلى توريط الشركة فى مخاطر مالية مثل التصريح لسفينة باللجوء إلى ميناء تجنباً لطقس ردئ أو إلقاء بعض البضائع المحمولة على سفينة فى البحر لتصحيح إتزانها وعدم تعرضها للإنقلاب والغرق أى أنه قد يؤدى القيام بأى عمل لتفادى مخاطر معينة إلى إثارة مخاطر أخرى من نوع آخر وتقدير مواجهة المخاطر يحتاج إلى الإجابة على سؤالين:

1 – ماهى فرصة حدوث مخاطرة؟
2 – ماهى النتائج المنتظر حدوثها إذا حدثت المخاطرة؟

ولمواجهة هذه الأسئلة فإن أسلوب المواجهة يتم على ثلاثة مراحل:

1 – التعرف على المخاطر
2 – تقييم المخاطر
3 – مواجهة المخاطر

وعلى أى حال فإن عملية مواجهة المخاطر ستكون مستمرة ومتكررة إذ أن إتخاذ موقف لمواجهة مخاطر معينة قد ينشط هذه المخاطر أو قد يؤدى إلى إثارة مخاطر أخرى.

وتقييم المخاطر عملية تتأثر بطبيعة المخاطر المعينة وأهميتها بالنسبة للشركة فبعض المخاطر تكون ذاتية، مثال على ذلك أن تتعرض سفينة لإعلان عدم صلاحيتها للإبحار لعدم مطابقتها لشروط الإبحار من قبل سلطات الميناء بينما تكون بعض المخاطر نسبية مثال على ذلك أن الشركة لا يمكنها المنافسة فى نقل البضائع لأن أجور النقل على سفنها تزيد على أجور نقل نفس البضائع على سفن الشركات الأخرى المنافسة لها وإذن، فإن تقييم المخاطر مسألة تستحق الدراسة، وسوء التقدير قد يؤدى إلى خطأ فى تقييم المخاطر ثم إتخاذ الحلول الخاطئة لمواجهتها على أية حال فإن هناك العديد من المخاطر تحتاج إداراتها إلى الخبرة الجيدة، ومن ثم فإن إدارة المخاطر تعتمد كثيراً على الخبرات والخبراء فى كل المستويات فى الشركة الملاحية.

وبينما توجد أهمية لتحليل وتقييم المخاطر فإنها تعتبر خطوة هامة لإتخاذ المواقف التى تمليها الأهداف السياسية والإمكانيات المتاحة، والخطوة الأولى فى إدارة المخاطر هى سياسة "عمل لا شئ" فقد يكون هذا الموقف مقبولاً وقد يكون الأفضل أما سياسة "عمل شئ" فإنها قد تكون مؤثرة ولكنها قد تخلق متغيرات بالإضافة إلى إحتمال نقل المخاطر إلى جهة أخرى، وهذا قد يحتاج إلى تنازلات مالية كما يؤدى إلى تقليل المكاسب والفوائد المرجوة والحل الآخر المتاح هو نقل المخاطر لجهة أخرى وما يتطلبه من تنازلات مالية إلا أن هذا لا يمكن إستخدامه فى النقل البحرى وإنما قد يستخدم كوسيلة للمضاربات التجارية فى ميادين العملات وأسعار الفائدة ...إلخ أما الركيزة الأساسية فى نقل المخاطر فى النقل البحرى فهى التأمين إلا أن صناعة التأمين تعتبر كياناً ذكياً فقد توجد مخاطر غير مؤمن عليها لذا يتم إيجاد غطاء تأمينى لها فالنقل البحرى لديه مخاطر غير مدرجة فى قائمة التأمين وبالتالى فإن هذه المخاطر يتم طلب إيجاد غطاء لها وهذا يتطلب تنازلات مالية إضافية.إذن فماهى العناصر الهامة لأفضل عمل لمواجهة المخاطر المحتملة كلها؟ إذ هذا يعتمد على حجم العملية وفرص التعرض للمخاطر وكذا المصادر المالية المتاحة والخبرة المتوفرة لدى الأفراد ومستوى كفاءتهم على مواجهة المخاطر وهذه العوامل لن تبقى مستمرة وأن الإجراء الذى يستخدم يجب أن يناسب إحتياجات الشركة وإمكانياتها وليس مجرد إجراء عام شامل يتم إتخاذه سواء حدثت مخاطر أو لم تحدث

لذا فإن أنسب الحلول العملية يأتى من "التجربة والخطأ" للتعرف على مصادر وأسباب الخطأ ومواجهتها.

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

المزيج التسويقى

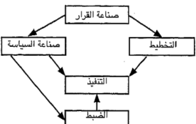
(تطبيقاً على خدمات النقل البحرى)

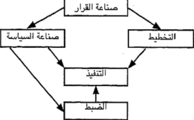
* مادمنا نتحدث عن التسويق فمن الهام أن نتحدث بداءة عن أدواته وآلياته أى الأسس التى يقوم عليها والنظم التى تحدد مساراته وأهدافه.

* ويعد التسويق فى المشروعات الإنتاجية سواء أكانت سلعية أو خدمية، ودون تخطيط جيد وقرارات ذات جدوى اقتصادية فإن التسويق يصبح عرضة للإخفاق.

* ذلك لأن صناعة القرارات وأنشطة الإدارة يعتبران شيئاً واحداً، بل إن صناعة القرارات (Decision making) واتخاذ القرارات (Decision taking) هما من الناحتين النظرية والعملية جوهر أنشطة التسويق. فكيف نصيغ الأدوات؟

(وظائف الإدارة)





أولاً: ما هو المزيج التسويقى؟ (Marketing Mix)

* يتألف المزيج التسويقى من العناصر التالية: (4P's& S)

1- المنتج Product
2- السعر Price
3- السوق (المكان) Place
4- الترويج Promotion
5- إرضاء العملاء Satisfaction

وفيما يلى سنلقى مزيداً الضوء والإيضاح على هذه العناصر الأربعة للتسويق:

1- لكل منتج دورة حياة (Life cycle): تحددها طبيعة السوق (الطلب) على هذا المنتج. ووفقاً لعنوان المحاضرة فإن منتجنا موضوع البحث هى الخدمات اللوجستية البحرية. هذه المنتجات من الخدمات اللوجستية أسواقها العولية هى الموانئ بجميع أجيالها ... ومشحونات البضائع بمختلف أنماطها .. والنقل الدولى المتعدد الوسائط .. والخدمات منتج سريع التطور والتغير.

❖ **فالموانئ سوق مستهلكة لخدمات:** الجمارك - البنية الأساسية - الوكالات الملاحية - وكلاء الشحن - الأمن - الأعمال الفنية - خطط التطوير - هيئات الموانئ .. الخ.

❖ **ومشحونات البضائع سوق مستهلكة لخدمات:** تداول الحاويات والبضائع الصب السائل والصب الجاف والبضائع العامة وتخزينها وحمايتها من العواريات والتلف وسرعة إنهاء الإجراءات .. إلخ.

❖ **والنقل الدولى المتعدد الوسائط مستهلك الخدمات:** (حديثنا هنا سيكون لطبيعة المحاضرة مقتصراً على النقل البحرى ووسائله السفن).

فالسفن بدورها تمثل سوقاً كبيرة على طلب الخدمات البحرية مثل التزود بالوقود .. ومياه الشرب والأطعمة والمشروبات .. وقطع الغيار .. والاصلاح والصيانة .. والحراسة والتأمين .. والإرشاد .. والإيواء الأمن .. إلخ.

* وللشركة المنتجة إما أن تزيد من بيع منتج خدمى واحد أو أن تنوع من منتجاتها.

2- السياسة السعرية:

* يعرف السعر بأنه القيمة المعادلة للمنفعة المشتقة من الخدمة (أو السلعة).

* وفى حال الرغبة فى تغيير سعر الخدمة لابد من التأكد من أن هذا التغيير لن يؤثر سلباً على حصة المنتج الخدمة فى السوق (مقدار الطلب).

* ولذلك فإن مثل هذا الإجراء يحتاج أن تزود إدارة البحوث متخذ القرار بالمعلومات الدقيقة التى تمكنه من معرفة النتائج على نحو واضح.

* وعلى إدارة البحوث أن تفيد مدير التسويق بالمعلومات عن مدى حساسية العملاء إزاء تغير الأسعار لضمان الحفاظ على علاقاتهم بالشركة.

* وقد يستلزم ذلك إجراء إختبارات سوقية عملية على مدى تجاوب العملاء مع الأسعار الجديدة.

* ومن أهم أهداف المنتج للخدمات أن لا تؤثر زيادة سعر منتجه على حجم مبيعاته فى السوق أو تؤثر سلباً على مركزه التنافسى فى السوق.

* ومن المفضل دائماً أنه كلما كانت تكاليف عمليات التوزيع منخفضة بالنسبة لمنتج الخدمة كلما كان من المستحسن تقليل سعر المنتج لزيادة حجم الطلب عليه.

3- السوق / شبكات التوزيع / قنوات التوزيع:

* يعرف السوق (المكان) فى العادة باعتباره النطاق الجغرافى الذى يمثل الطلب على السلع والخدمات التى تنتجها مواقع الإنتاج.

* وبالتالى يعرف التسويق بأنه مجمل الأنشطة التجارية والخدمية المعينة بنقل السلع والخدمات من المنتجين إلى المستهلكين والتى تتضمن الإنتاج والتعبئة / التغليف والتخزين والتمويل والنقل (التوزيع السلعى Physical Distribution) كما يدخل فى ذلك الإطار .. وفق آراء أخرى .. البيع والترويج.

* كما يتضمن البحث عن شبكات بيع أكثر وأوسع انتشاراً .. وجهود الدعاية والإعلان.

4- سياسة الترويج Promotion / Merchandising

* تتكون سياسة الترويج فى الأساس من عدة عناصر هدفها نشر المنتجات الخدمية بتوسيع سوقها أو حجم الطلب عليها .. وعناصر هذه السياسة هى :

1- الأهداف Objectives
2- الأساليب / المناهج Methods
3- التكاليف Costs
4- التدريب / التمرين Training
5- التنسيق Co-ordination
6- وضع البرامج Programming

* وجميع هذه العناصر السالفة تقودنا إلى الإشارة إلى مناهج أخرى تتحدث عن المزيج التسويقى .. وهناك منهجان أخران هما:

1- مركبات ثنائية للمزيج التسويقى:

جودة المنتج	Product Quality	بحوث السوق	Market Research
تسعير المنتج	Product Pricing	مستويات المخزون	Stock Levels
تطوير المنتج	product Development	وحدة المبيعات	Unit of Sales
أصناف المنتج	product Range	ترتيبات التوزيع	Distribution Arrangement
موظفو المبيعات	Sales Face	سياسة الائتمان	Credit policy
مساعدات المبيعات	Sales Aids	الخصم النقدي	Cash Discount
ترويج المبيعات	Sales Promotion	التغليف	Packaging
خدمات ما بعد البيع	After - Sales Service	توزيع العينات مجاناً	Sampling
الاعلان	Advertising	العلاقات العامة	Public Relations

2- مركبات ثلاثة للمزيج التسويقى على هيئة استراتيجية تسعير واستراتيجية جودة المنتج.

(السعر)

		منخفضة	متوسطة	مرتفعة
جودة المنتج	مرتفعة	استراتيجية المساومة على الصفقات	استراتيجية التغلغل فى السوق	استراتيجية الأسعار المرتفعة
	متوسط	استراتيجية تخفيض الأسعار	استراتيجية الجودة المتوسطة	استراتيجية المغالاة فى الأسعار
	منخفضة	استراتيجية البضائع بخسة الثمن	استراتيجية البضائع الرديئة	استراتيجية اضرب واهرب

* للإيضاح سنتناول عنصر الثمن (السعر) فعلى سبيل المثال إذا قررنا أن نخفض سعر المنتج الخدمى بدرجة كبيرة فإن الاحتمال القائم هو أننا سنلجأ إلى الهبوط بجودة المنتج.

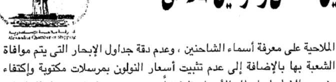
* وإذا كان المنتج يتطلب ترويجاً كثيفاً لترسيخ صورته القوية فى السوق التى تحقق تعلق العملاء به فإن السعر هنا سوف يرفع لتمويل حملات الترويج.

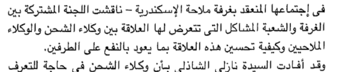
* وعلى النقيض من ذلك فإن هناك شركات لا تعمل وفق سياسة الأسعار المرتفعة مقابل الجودة المرتفعة بل الأسعار المرتفعة مع الجودة المنخفضة وهذه الشركات ستخسر لا محالة مكانتها وموقعها فى السوق.

اللجنة المشتركة بين غرفة ملاحة الإسكندرية وشعبة خدمات النقل الدولى



تناقش سبل تحسين العلاقة بين وكيل الشحن والوكيل الملاحى





فى إجتماعها المنعقد بغرفة ملاحة الإسكندرية – ناقشت اللجنة المشتركة بين الغرفة والشعبة المشاكل التى تتعرض لها العلاقة بين وكلاء الشحن والوكلاء الملاحين وكيفية تحسين هذه العلاقة بما يعود بالنفع على الطرفين.

وقد أفادت السيدة نازلى الشاذلى بأن وكلاء الشحن فى حاجة للتعرف على طبيعة عمل الوكيل الملاحى وواجباته وفى ذات الوقت يجب أن يعى الوكيل الملاحى طبيعة عمل وكلاء الشحن fright forwarders ليكون ذلك واضحاً للطرفين وستقوم الشعبة من جانبها بعمل توعية لأعضائها بذلك وكذلك أكد الأستاذ طارق فهمى أن الغرفة ستنظم توعية لأعضائها بطبيعة عمل وكلاء الشحن وذلك ليكون هناك قواعد ثابته يلتزم بها الطرفان.

ثم بدأت اللجنة فى مناقشة بعض المشكلات التى تواجه أعضاء الشعبة عند تعاملهم مع التوكيلات الملاحية، والتى تمثلت فى المعاملة السعرية وإصرار التوكيلات الملاحية على معرفة أسماء الشاحنين، وعدم دقة جداول الإبحار التى يتم موافاة الشعبة بها بالإضافة إلى عدم تثبيت أسعار النولون بمراسلات مكتوبة وإكتفاء مندوبى الخطوط بإعطاء الأسعار تليفونياً وموضوع مصاريف تحويل الحاويات الفارغة.

الأستاذة نازلى الشاذلى

وقد أصدرت اللجنة توصياتها لمعالجة بعض هذه المشكلات بينما تم الإتفاق على معالجة البعض الآخر عن طريق بروتوكول التعاون المزمع توقيعه بين الغرفة والشعبة وأوصى الأعضاء بأن تحدد قيمة مصاريف تحويل الحاويات الفارغة بالإتفاق الفردى بين التوكيلات الملاحية ووكلاء الشحن. وفى نهاية الإجتماع تم الإتفاق على مناقشة بنود بروتوكول التعاون فى الإجتماع القادم للجنة والمقرر عقده خلال شهر من تاريخ هذا الإجتماع بمقر شعبة خدمات النقل الدولى EIFFA.



الأستاذ طارق جلال فهمى

تشكيل الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية برئاسة الأستاذ بهاء بدر

تم تشكيل الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية من ثمانى عشرة دولة عربية. ويهدف إلى الحفاظ على الحياة البرية من حيوانات ونباتات يتميز بها الوطن العربى، ووضع استراتيجية عربية تحقق التكامل العربى فى تنظيم تداول الأنواع البرية فى المنطقة العربية وتشمل التشريعات والقوانين ورفع مستوى الوعى البيئى، بما يحقق التوافق مع متطلبات الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية وتداول الأنواع البرية بإعتبارها ثروة قومية.

ويهدف الإتحاد إلى إنشاء وتطوير مكاتب حماية الحياة البرية فى الدول العربية لمواجهة محاولات التهريب. وتنظيم عمليات نقل عينات الأنواع البرية عبر المنافذ البرية والبحرية والجوية والفحص والتصنيف العلمى لهذه العينات وكذلك أساليب حماية الأنواع المهددة بالإنقراض.

ومما هو جدير بالذكر أن حجم عمليات الإتجار بأنواع الحياة البرية فى العالم يصل إلى 200 مليار دولار سنوياً. 60% منها عمليات تتم بطريقة قانونية وفقاً للمعايير والتشريعات الدولية. وتحوى المنطقة العربية نسبة كبيرة من التنوع النباتى والحيوانى مما يستدعى وجود جهاز متخصص للمتابعة والإشراف على الأنشطة التى تشمل الحياة البرية. وقد تم تشكيل مجلس إدارة الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية برئاسة الأستاذ بهاء حلمى بدر، وعضوية مجموعة من الشخصيات العامة فى الدول العربية ومصر.

وفى الدورة الرابعة والثمانين لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية برئاسة الدكتور أحمد جويلى صدر القرار رقم 1324 بالموافقة على طلب الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية بالإنضمام إلى الإتحادات العربية النوعية المتخصصة العاملة فى نطاق المجلس التابع للجامعة العربية.

وقد تقرر أن يكون مقر الإتحاد فى القاهرة والدكتور محمود شريف رئيس المجلس الإستشارى للاتحاد وتعمل إدارة الإتحاد على مخاطبة الجهات الدولية العاملة فى الحفاظ وحماية الحياة البرية، كما يسعى الإتحاد إلى التعاون مع وزارة البيئة فى كل من مصر والدول العربية لتحقيق الأهداف المشتركة فى الحفاظ على الحياة البرية فى المنطقة العربية.

وأسرة تحرير المجلة تهنئ الأستاذ بهاء حلمى بدر بهذه الثقة الغالية وتتمنى لسيادته كل تقدم وإزدهار.

الجمعية المصرية تتبنى حملة إعلامية لتحسين البيئة بدمياط

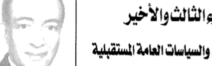
صرح المحاسب / مجدى حال رئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية لتنمية وحماية البيئة بدمياط أن الجمعية تقوم بحملة إعلامية عالمية تهدف إلى تحسين وحماية البيئة بمحافظة دمياط للحد من مخاطر التلوث والذى أصبح سمة أساسية فى المجتمع الدمياطى وذلك عن طريق أشجار مثمرة ذات عائد اقتصادى وإنتاجى عالى الجودة.

ويهدف المشروع إلى زراعة مليون شجرة من أشجار الزيتون والنبق والتوت والخروع ونخيل البلح والكافور وهى أشجار متعددة النفع.



الأستاذ مجدى حال

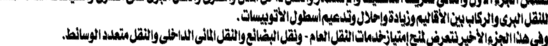
وسينفذ المشروع بدمياط (زراعة مليون شجرة مثمرة) على خمس مراحل فى أنحاء المحافظة. نبدأ بزراعة 200 ألف شجرة بمشاركة الوحدات المحلية وجهاز شئون البيئة وتشجيع المدارس للمشاركة فى حماية البيئة من التلوث.



الجزء الثالث والأخير

بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



تضمن الجزء الأول والثانى تعريف التخطيط والإستثمار والنقل داخل المدن والطرق والنقل البرى على الطرق والسياسات العامة المستقبلية للنقل البرى والركاب بين الأقاليم وزيادة وإحلال وتدعيم أسطول الأتوبيسات.

وفى هذا الجزء الأخير نتعرض لمنح إمتياز خدمات النقل العام - ونقل البضائع والنقل المائى الداخلى والنقل متعدد الوسائط.

إجراء ما يلزم من تعديلات فى القانون رقم 55 لسنة 1975 والخاص بمنح إمتياز خدمات النقل العام :-

بصدور القانون المشار كان من المأمول أن يشارك القطاع الخاص فى القيام بأعمال النقل العام ولكن ذلك لم يحدث وأحجم القطاع الخاص عن العمل فى ظل هذا القانون لما به من قيود وتعقيدات ولذا فيلزم إعادة دراسة القانون وتعديل ما ورد به من معوقات ومن هذه المعوقات :-

- ورد بالمادة الثانية من القانون عدم جواز تخويل الملتزم احتكار نقل الركاب على الخطوط موضوع الألتزام .

- المادة العاشرة تضمنت عدم الجواز للملتزم ان يتنازل عن أى حق أو التزام ناشئاً عن التزامه بالمرفق أو التنازل عن تسيير الخطوط التى منح التزام إدارتهـا أو عن عمل من الأعمال الملتزم بها ولا أن يحل غيره محله فى ذلك ، أى إن هـذه المادة تمنع التعاقد من الباطن وهذه وسيلة شائعة وينبغى السماح بها طالما ان الخدمة تؤدى بمستوى الكفاءة المطلوبة وحتى يكون هناك مرونة وان يتم ذلك بعد موافقة الجهة مانحة الألتزام .

- كما تضمن المادة 17 وجوب ان تكون جميع السيارات المستخدمة فى تنفيـذ الألتزام مملوكة للملتزم وجديدة عند بدء تشغيلها فـى المرفق ومستوفيـة للمواصفات التى تحددها وثيقة الألتزام طوال مدة تنفيذ الألتزام ولايجوز استخدام السيارات متى بلغت مدة استعمالها ثمانى سنوات فاكثر وهذه المادة تزيد حتمـا من التكاليف ويتطلب من الملتزمين رأسمال كبير منذ البداية وتمنع الشركـات التى لديها أصول ثابتة حاليا من استخدامها ولا يوجد سبب يمنـع مـن تقديـم الخدمات فى البداية بالمركبات المستعملة كما لايلزم ان تكون المركبات مملوكة للملتزم حيث إن هناك نظام للتأجير التمويلى ولذلك يلزم تعديل هذه المادة بـمـايمكن معه ان تكون المركبات مستوفية للشروط الفنية .

- هذا بخلاف ما ورد بالقانون من حشو وتدخل فى أمور لاينبغى الدخول فيهـا ولذلك يلزم تبسيط القانون واختصاره وان يكون متمشياً مع القوانين التى صدرت وإن يشتمل على الأقل على المزايا الموجودة بها .

4-4-2 نقل البضائع

1 - أشارة الى تقديرات السكان والناتج المحلى الأجمالى السابق ذكرها سابقاً فإن معدل نمو البضائع سوف يتراوح ما بين 5ر2% ، 3ر5 % فى عام 2017، ولقد بلغ حجم البضائع المتداولة فى عام 1992 4. 178 مليون طن وكان نصيب النقل البرى على الطرق منها 5. 165 مليون طن وكان من المستهدف فى عام 2002 أن يرتفع حجم البضائع على 320 مليون طن وأن يكون نصيب النقل البرى على الطرق منها 288 مليون طن وهذه التقديرات تبين انها لم تتحقق ففى دراسة اجرتها هيئة تخطيط مشروعات النقل عن الخطة القومية لنقل البضائع على الطريق واوضحت ان حجم البضائع على الطرق بلغ فى عام 2004حوالى 260 مليون طن وهذا التقدير هو الأكثر معقولية ومناسبة ويتناسب مع الطاقات المتاحة للوارى والقطورات والنصف مقطورة التى تعمل بين الاقاليم طبقا للتحليل الذى يقوم به الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء وعلى ذلك فإن حجم البضائع على الطرق سوف يتراوح ما بين 310 مليون طن و 340 مليون طن فى عام 2017 .

2 - ومن الضرورى العمل على الأستفادة من كل وسيلة من حيث تكلفة النقل ومناسبة الوسيلة للسلعة المنقولة ولمسافة السير أى أن يتم المقارنة على أساس دالة التكاليف العامة أو الكلية Cost Genaralized Function وينبغى البدء فى إنشاء محطات تداول البضائع بالمدن الكبرى بحيث يتم استقبال الوحدات الثقيلة المحملة بالبضائع ثم يعاد توزيعها بالوحدات الصغيرة وان يتم الترويج لإنشاء تلك المحطات بالقطاع الخاص حيث أثبتت الدراسات أن معدل العائد الداخلى للمحطات 3ر51% وان نسبة المنافع / التكاليف تبلغ 9ر4% على اساس عمر المشروع 20 عاماً وأن معدل الخصم 12% ، أى أن إنشاء تلك المحطات ذو عائد اقتصادى حيث انها ترفع كفاءة الخدمة لتجنب الأزدحام والتكدس وترشيد التحميل لضمان الحمولة الكاملة وتقليل زمن الرحلة ورفع كفاءة التوزيع والتقليل من السير الفارغ وزيادة المسير المحمل وخفض تكاليف التشغيل .

3-5 النقل المائى الداخلى

بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات فى الفترة من 82/ 1983. 2005/2004 .8 520 مليون جنيه ويتمثل أهم ما تم تنفيذه استكمال ربط كافة الموانى بالنقل المائى حيث تم تطوير فرع دمياط ليكون ملاحيا من الدرجة الأولى والبدء فى تطوير ترعة الإسماعيلية وتحديد مجرى ملاحى ثابت بنهر النيل ويجرى إنشاء ميناء أثر النبى ليكون ميناء لتداول الحاويات ليزيد نصيب النقل المائى من نقل البضائع والأستفادة من مزاياه فى النقل لمسافات طويلة وللسلع الرخيصة حيث أن تكاليف المسير فى النقل المائى أقل من باقى الوسائل ولكن تكاليف الشحن والتفريغ مرتفعة وليتم الأستفادة من مزاياه يتم النقل لمسافات طويلة حيث يتطلب النقل المائى الداخلى وسيلة نقل مكملة ليكون النقل من الباب للباب ويلزم الأهتمام بل وتطوير الشركات العاملة فى النقل المائى ليزيد مساهمته فى نقل البضائع إضافة إلى دوره البارز فى النقل السياحى للركاب ولقد كان مستهدفا له إن ينقل 11 مليون طن فى عام 2002/2001 ولكن ذلك لم يتحقق لتدهور أوضاع الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام وإننا نستهدف أن يرتفع حجم المنقول بالنقل المائى فى عام 2017 إلى 50 مليون طن ومن اللازم ليتحقق ذلك أن يتم تطوير الموانى النهرية الحالية وإنشاء الجديد منها وتدعيمها بمعدات التداول لرفع كفاءة الشحن والتفريغ وتقليل زمن الرحلة وبالتالى تقليل التكاليف .

5 - النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport :-

يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه النقل المتكامل للبضائع العامة من مكان فى دولة ما توضع فيه البضائع فى عهدة متعهد النقل إلى مكان محدد فى دولة أخرى على أساس عقد نقل متعدد الوسائط بمستند شحن واحد للرحلة بالكامل ويتم استخدام وسيطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل .

أى أن عملية النقل خدمة متكاملة لنقل البضائع من الباب إلى الباب وبما يحقق مطالب العميل وأن يتم تسليم البضائع فى موعدها وبحالة جيدة وبأقل تكلفة ممكنة .

يستلزم هذا النظام قاعدة بيانات قوية وأسلوب سلس لتدفق المعلومات وتوحيد المستندات بين الأطراف المعنية ولقد تطور هذا النظام لمواكبة التطور الذى حدث فى التوسع فى استخدام الحاويات ذات المواصفات النمطية سواء فى مقاساتها أو امكانيات نقلها خلال وسائط النقل العديدة المختلفة ومما ساعد على انتشار النقل بالحاويات تطور نظام التداول والمناولة وتطور حجم السفن الناقلة للحاويات .

ويرجع السبب الرئيسى لتطور النقل بالحاويات الى تكلفة العمالة فى الدول المتقدمة فالحاجة الى زيادة إنتاجية العامل أدت إلى كثافة رأس المال فى نظام النقل والتى بمقتضاها يتم تقليل العمالة إلى أدنى حد مما أدى إلى أحلال رأس المال محل العمالة وكذلك زيادة كفاءة وسرعة النقل .

ومما ساعد على تطور استخدام الحاويات ايضا تطور الحاسبات الآلية وامكانية استخدامها فى تتبع الحاوية ومراقبتها والتحكم فى خطة شحنها وتحديد مسارها وأمكن عن طريق استخدام الأقمار الصناعية تبادل البيانات الكترونيا الذى يمكن من خلاله الأتصال الفورى بين المصدر والمستورد بكفاءة ودقة عن طريق متعهدى النقل الذين يتولون بعقد واحد الأرتباط فى نقل البضائع من الباب للباب وليس شرطاً أن يكون متعهد النقل مالكاً لأى وسيلة من وسائل النقل ولكن يقوم بالتعاقد على أتمام العمل من الباطن مع مالكى وسائل النقل .

ويهدف النقل متعدد الوسائط أساساً إلى تسهيل تحرك البضائع وتداولها ونقلها إلى خارج الموانى كما يتطلب الأمر إعداد نقط التبادل وتجهيزها بكافة المعدات المناسبة لسهولة التداول ورفع الكفاءة والسرعة والأمان وكذلك تنميـة المـوارد البشرية فالنقل متعدد الوسائط صناعة جديدة ذات تكنولوجيا جديدة لذلك فـإن التدريب هام ويلزم إعداده على نطاق واسع خاصـة وأن قطـاع النقل بوضعـه الحالى يعانى من نقص العمالة الماهرة سواء فنيين أو مشرفين . أن للنقل متعدد الوسائط مزايا عديدة :-

1 - ترشيد عمليات نقل البضائع وتسهيل تحركها عن طريق تقليل التكاليف الكلية للنقل بزيادة الكفاءة وتحديد المسئولية فى مشغلى النقل متعدد الوسـائط وخفض زمن النقل وتقليل نفقات التخزين .

2 - تنعكس أهميتة فى سرعة النقل من الباب إلى الباب ، الأمن والأمان والمرونـة و الأعتمادية .

3 - تطوير استخدام الحاويات فى نقل التجارة الخارجية للدول والتوسع فيه يعتبـر أمرا مسلماً به ويلزم أن تطور الدول العمل فى موانيها على هذا الأسـاس حيث تعتبر الحاوية السمة الأساسية فى النقل متعدد الوسائط .

4 - وضعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط الشروط العادلة لتنظيم العلاقة بين كافـة الأطراف سواء متعهدى النقل أو أصحاب البضائع .

5 - لاتؤثر الأتفاقية المشار أليها على حق الدول فى وضع التشريعـات الوطنيـة لتنظيم ومراقبة عمليات النقل وفرض الرسوم مقابل تأدية الخدمـات ومقابـل العبور كما لاتؤثر على حق الدول فى استخدام اسطولها فـى نقـل تجارتهــا الخارجية .

6 - له أثار مباشرة وغير مباشرة على الخدمات التى يمكن توفيرها للمنتفعين مـن تقديمها مما يتيح فرصاً لزيادة الدخل وخلق فرص عمل جديدة .

7 - نظام مرور الترانزيت مطبق فى مصر وتحكمه قواعد قديمة فقانون الجمـارك يجيز لها التحقق من سلامة الأختام الجمركية عند نقاط الدخول والخروج وحق إجراء التفتيش الجمركى فى حالتى الشك أو الضرورة .

8 - حصر المسئولين فى سلامة البضاعة فى شخص واحد هو متعهد النقل ممـا ييسر اقتضاء الحقوق وسهولة حسم المطالبات عند حدوث الأضرار .

9 - تطور تبادل المعلومات الكترونياً يسهل ويدعم النقل متعدد الوسائط عن طريق تقليل التكاليف الكلية للنقل بزيادة الكفاءة وتحديد المسئولية فى مشغلـى النقـل متعدد الوسائط .أن استخدام النقل متعدد الوسائط وانتشار استخدامه على نطاق واسع فى الـدول ذات الخبرة يتطلب الاستعداد لمواجهة استخدامه وإزالة المعوقات التى تحـول دون تطوره وتقدمه وأن ينظر إلى النقل على أنه وحدة متكاملة بهدف الأستفادة من ميزة كل وسيلة ومن الإمكانيات المتاحة خاصة وأن شروط التكامل بين وسائل النقل متوفرة فلدينا الإمكانيات من موانى متطورة . وسـوف يستمـر تطورها . ومجهزة بمحطات تداول الحاويات ووسائل نقلها يمكن تشغيلها بكفاءة وسوف يتطلب الأمر استكمال باقى الإمكانيات المطلوبة حتى يمكن استخدام النقل متعدد الوسائط والذى سيفرض استخدامه فى المستقبل وفيمايلى اهم العناصر التى يجب تطويرها ليمكن لنا اللحاق بالدول التى تقدمت فى هذا المجال : -

- وضع النظم واللوائح الخاصة بالنقل متعدد الوسائط ووضع الإطار التنظيمى
- تسهيل التجارة الدولية بإزالة المعوقات التى تعوق البضائع والنقل عبر الحدود
- التخطيط للبنية الأساسية والمعدات .
- إنشاء البنية الأساسية اللازمة للنقل متعدد الوسـائط حيث تعتبـر محطات الحاويات الداخلية أحد الدعائم الأساسية فى تطور النقل متعدد الوسائط ويلزم إنشاؤها فى أماكن معينة أذا ما كان حجم الحركة والتنبؤ بها يسمح بإنشائها وذات جدوى اقتصادية وعلى أن يتـم إمدادهـا بالتسهيلات المطلوبة من حيث المعدات المطلوبة والأيدى العاملة اللازمين لتداول الحاويـات بسرعـة وكفاءة فى ظل مراجعة اللوائح والتشريعات بما يرفع مستـوى الأداء وتحسين الخدمات المقدمة .

10 . يمكن النظر إلى قناة السويس والنقل المتعدد الوسائط نظرة تكاملية وليس مـن وجهه نظر المنافسة . كما حدث مع إنشاء خط سوميد لنقل البتـرول والــذى يتكامل مع قناة السويس فى نقل البترول إلى دول أوروبا ،فقناة السويس لها وضع متميز من حيث انخفاض نفقاتها ووضعها من حيث كونها مـورد دخـل كبير لجمهورية مصر العربية .أن قرار تنظيم وزارة النقل رقـم 57 لسنة 2002 تضمن السياســات والأهداف التى تعمل الوزارة علـى تحقيقها وركز القرار على وسائل النقل منفردة (سكة حديد - نقل برى على الطرق. نقل مائى داخلى) ولم يتضمن القرار أى إشارة إلى النقل متعدد الوسائط . ومما يجدر ذكره أن هناك اتفاقية دولية للنقل متعدد الـوسائط وسـوف يفرض العمل على أساسها عندما يصل الموقعين عليها إلى العدد المطلوب لذلك ولـذا فإن يلزم أن نكون مستعدين للعمل على أساسها عندما يتم فرضها



«تشيد بالمجهودات التى تبذل بموانى البحر الأحمر»

«لتأمين وسلامة الركاب .. وتطالب بضوابط للحد من حوادث العمرة والتكدس»

• فى إطار التعاون والتنسيق المستمرين بين مجلس الشعب والحكومة .. للوقوف على مجريات الأمور على أرض الواقع، وتذليل كافة العقبات فيما يختص بالخدمات التى تقدم للجمهور فى كافة المجالات .. قامت لجنة الثقافة والاعلام بمجلس الشعب فى أوائل الشهر الماضى بزيارة تفقدية لموانى البحر الأحمر لمتابعة الاستعدادات التى وضعتها الهيئة من خلال رؤية شاملة لتأمين الركاب والسفن خلال الفترة الحالية فيما يتعلق بسفر المعتمرين والحجاج عبر موانى الهيئة فيما يختص بإجراءات تأمين وسلامة الركاب .. وإستطلاع ما نفذته الهيئة من التزامات وتغييرات فى منهجها من خلال تنفيذ الخطة الكبرى التى أعدتها وزارة النقل وأعلن عنها المهندس/ محمد منصور وزير النقل بأن الوزارة قد بدأت بالفعل تنفيذ تلك المنظومة الخاصة بتأمين الركاب والسفن والذى أطلق عليها منظومة «إبحار آمن للركاب والسفن».

وزير النقل ورئيس الهيئة أثناء جولة تفقدية لإحدى العبارات بميناء بورتوفيق

استقبال حافل .. لأعضاء اللجنة

.. هذا وكان فى استقبال أعضاء اللجنة المكونة من 60 عضواً برئاسة أحمد أبو طالب رئيس اللجنة بديوان عام هيئة موانى البحر الأحمر اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء / هشام السرساوى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر وأعضاء مجلسى الشعب والشورى والعاملون .. وقد رحب اللواء / السرساوى رئيس الهيئة بأعضاء اللجنة ضيوفاً بموانى البحر الأحمر «واحة الأمن والسلامة البحرية» وقد بدأ بعرض مرئى لخطوات المنظومة متضمناً الهدف الإستراتيجى وأهميته وكيفية تنفيذه فى المرحلة الحالية من خلال تطبيق الإجراءات اللازمة فى هذا الصدد والتى تتضمن جانبين أساسيين هما (خطة تأمين الركاب - خطة تأمين العبارة).

أولاً فيما يختص بالخطة لتأمين الراكب

• تم تزويد صالات الإنتظار والسفر بجميع موانى الهيئة بفصول تعليمية للسلامة البحرية بهدف تقديم إرشادات وقائية للركاب فيما يخص وسائل الإنقاذ والنجاة وتدريبهم عليها عملياً من خلال كوادر متخصصة وفنيين على درجة عالية من الخبرة .. إضافة إلى طبع كتيبات إرشادية وتوزيعها على الركاب داخل العبارات لتنفيذ تلك الإرشادات بهدف رفع درجة التوعية لديهم للتصرف السليم إزاء المواقف الطارئة.

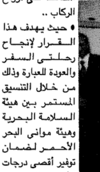
• تم أيضاً تزويد الصالات بالموانى بعدد من «شاشات البلازما» لعرض أفلام تسجيلية مرئية كوسيلة إعلامية وثقافية للتنفيذ العملى لعمليات الإنقاذ وكيفية التصرف السليم إزاء المواقف الطارئة.

• إضافة إلى تزويد غرف العمليات وإدارات الأزمات بالموانى بأجهزة حديثة من شأنها المتابعة والرصد للسفن المبحرة بصفة مستمرة على مدار 24 ساعة وإبلاغ الجهات المعنية عند نشوب أية أزمات أولاً بأول للمساهمة من مقاومة الأزمة فى أقل وقت ممكن.

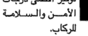
• تفعيل دور إدارات خدمة المواطنين وخدمات الركاب لتذليل كافة العقبات وحل جميع المشكلات مع الجهات المعنية التى تعترض الراكب وتوصيله بأمان حتى باب العبارة.

أما فيما يختص بإجراءات تأمين العبارة

• تم ولأول مرة إستيفاء عوامل الأمان لجميع العبارات العاملة بموانى الهيئة كشرط أساسى لإبحارها .. وهذا ما شدد عليه معالى وزير النقل بعدم وجود أية استثناءات لأية عبارة بتطبيق كافة معايير وإجراءات السلامة البحرية والتى من شأنها المحافظة على أرواح الركاب ..



• حيث يهدف هذا القرار لإنجاح رحلتى السفر والعودة للعبارة وذلك من خلال التنسيق المستمر بين هيئة السلامة البحرية وهيئة موانى البحر الأحمر لضمان توفير أقصى درجات الأمن والسلامة للركاب.



رئيس الهيئة - واللجنة أثناء تفقد إحدى العبارات



محافظ السويس - ورئيس الهيئة - واللجنة أثناء شرح عملى عن الفصول التعليمية بالهيئة

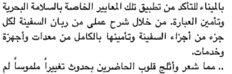
•أيضاً من إجراءات تأمين العبارات الواجب تنفيذها بكل دقة إلتزام الشركات المشغلة للسفن بتدريب نسبة من طاقم السفينة كفريق إحتياطى يعمل عند الضرورة القصوى .. بالإضافة إلى تقديم شهادات الصلاحية الفنية للسفن التى تفيد بسلامة حالتها الفنية من (بدن - وآلات - ومعدات السلامة والأجهزة الملاحية واللاسلكية).

كما تم أيضاً ولأول مرة تعريب كافة الإرشادات داخل العبارات باللغة العربية بدلاً من الانجليزية للتيسير والتبسيط على الركاب للتصرف والانتقال بسهولة ويسر داخل العبارة.

• إضافة إلى توحيد الطاقة الاستعابية لجميع العبارات داخل موانى الهيئة بما لا تزيد عن 1100 راكب كحد أقصى كشرط أساسى للإبحار للمحافظة على سلامة الركاب، ومنع حالات التكدس والإعداد الزائدة التى تعوق عمليات الإنقاذ فى حدوث أزمات طارئة.

• إضافة إلى وجود قرارات مشددة لكل العبارات بالالتزام نحو تطبيق تلك المنظومة بكل دقة وإلا تمنع عن الإبحار.

جولة .. على أرض الواقع



.. هذا وقد تم جوله ميدانية لأعضاء اللجنة داخل ميناء بورتوفيق يرافقهم اللواء/ هشام السرساوى رئيس الهيئة للوقوف على مدى تنفيذ تلك الإجراءات ومشاهدة مراحل تلك المنظومة على الواقع .. تلى ذلك صعودهم على إحدى العبارات المتراكية بالميناء للتأكد من تطبيق تلك المعايير الخاصة بالسلامة البحرية وتأمين العبارة. من خلال شرح عملى من ربان السفينة لكل جزء من أجزاء السفينة وتأمينها بالكامل من معدات وأجهزة وخدمات.

.. مما شعر وأثلج قلوب الحاضرين بحدوث تغييراً ملموساً لم يعهد من قبل .. مما يؤكد على مدى المصداقية الذى أعلن عنها وزير النقل بأن مهمتنا الأساسية فى تلك المرحلة الراهنة هو تنفيذ تلك المنظومة بكل أمانة للمحافظة على أرواح الركاب.

.. من ناحية أخرى أكد اللواء / هشام السرساوى رئيس الهيئة لأعضاء اللجنة من خلال سؤال لأحد الأعضاء يستفسر عن الأسباب الحقيقة لوقوع حالات التكدس والزحام الشديد للركاب داخل الموانى وخاصة أثناء موسم العمرة قال أن السبب الحقيقى يرجع إلى عدم التزام بعض الجهات المعنية بالضوابط اللازمة لسفر المعتمرين وهو ما أظهره موسم العمرة الحالى من عدم التزام لبعض الجمعيات بالضوابط التى وضعتها وزارة السياحة فى هذا الشأن مما تسبب فى حدوث بعض حالات التكدس.

.. فى نهاية الجولة أثنى الجميع على مدى تلك المجهودات التى تراءت بروية العين ونبض الواقع لتنفيذ إجراءات تلك المنظومة تحت رعاية معالى وزير النقل ومجهودات القيادة النشطة بموانى البحر الأحمر والعاملين بها من أجل الحفاظ على أرواح أهلنا ورفع مكانة مصرنا العزيزة.

some €28m – for the industrial development of north-western region of the Gulf of Suez.

SOKHNA PORT HAS also benefited from the relatively liberal trade policies of the government, which has been headed by reform-minded prime minister Ahmed Nazif since 2003. Nazif and the reformist wing of his cabinet – which includes both transport minister Mansour and trade and industry minister Rachid – have consistently expressed a commitment to further trade liberalisation and tariff reductions.

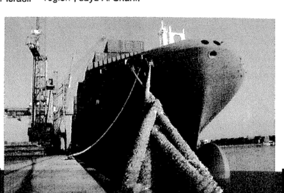
Along with the recently signed bilateral trade deal with China, Egypt remains a party to numerous regional and international trade agreements. These include a 2001 Euro-Med Partnership Agreement with the European Union, which aims to establish a Mediterraneanwid free – trade area by 2010, and a 1999 Trade and Investment Framework Trade an Investment Framework Agreement wich Washington, generally considered a first step towards a full-fledged free-trade agreemen with the US.

In addition to these, Egypt has been a member of the nine-nation Common Market for East and Southern Africa (COMESA) since 1994, and a signatory to the Greater Arab Free Trade Agreement (GAFTA) since 1997, whose 17 member-states have agreed to eliminate trade tariffs on a wide range of products by 2007.

Most recently, in late 2004, the Nazif government inked a US-Israel-Egypt agreement to establish several "Qualified Industrial Zones". Goods produced in these zones now enjoy duty-free access to the US market without quota restrictions as long as they consist of at least 11.75% of Israeli content.

With daunting rivals quickly emerging elsewhere in the region, such rapid development will be vital. "The development of massive new capacity at Salalah and Aden by big-hitting carriers/port operators will radically change the structure of the Middle-East Gulf/Indian Ocean container shipping and port markets – from Dubai to Colombo to Jeddah", notes independent maritime consultant Drewry.

Competition for cargo, therefore, is expected to be stiff. Oman's port of Salalah, for example, already boasts a 16-metre deep harbour and four berths able to handle some 2.2m teu a year. Nevertheless, Sokhna Port management remains sanguine, not least because expected cargo volumes from Asia will ensure a steady demand for port services. "Sokhna is strategically placed directly on the major shipping lines passing through the Red Sea, and with its state-of- the-art management and facilities, it has the capacity to become the leading port in the region", says Al Sharif.



Interview with Ossama Al Sharif



Ossama Al Sharif

What are the factors which have led to the success of Sokhna Port?

We have created a model, which other ports in Egypt and the region are now emulating and we are proud to be the benchmark against which many are measured.

At the outset, we always wanted to build a state-of-the-art facility. We were privileged to have open space to work with in contrast to most other regional ports suffering from congestion and limits to their expansion. We have invested heavily in our infrastructure and info-structure to ensure we have a totally integrated service solution to offer our clients.

Our immediate goal is to automate everything we can manage at the port resulting in a totally paperless environment for normal business transactions. Our security, human resources, port planning, customs procedures, banking, testing and inspection, customer service and a host of other services all make use of our efficient info-structure to increase productivity, interoperability, and transparency. We have made a great start and the road map for us is clearly defined in our 20-year master plan.

What are the current developments at the port?

As I just mentioned, we are developing the port according to our 20-year master plan which carefully lays out each phase of our expansion. Actually in the coming 2-3 years we will surpass some of our forecasts as FDI is flowing in at an increased rate.

Several prominent multinational companies have invested in or are actively reviewing investment opportunities at the port and in our logistics centre. We are currently developing a biodiesel refinery at Sokhna. The oils required for the refinerywill be extracted from a plant we will grow in large plantations throughout the Egyptian desert.

The entire production is earmarked for export to Europe. This particular project is of great added value to Egypt as we will reclaim large portions of desert land for the plantations, which we will irrigate with treated sewage water, and we will employ a large number of Egyptian farmers to take care of the crops.

Other projects under establishment at the port are a sugar refinery project with Tate and Lyle and the Savola Group, a livestock terminal and slaughterhouse and a tank farm for the handling and bunkering of oil and other chemicals.

Several other projects are currently in the pipeline and should start within the coming two years.

In which ways can Sokhna Port be considered a model of infrastructure and business development?

We developed a master plan, which was based on our vision of the future growth of the port. Today we have achieved the first part of our vision. We have a fully functional state-of-the-art facility, which is attracting international investment and branding Egypt as a country open for business.

We will continue along this path, attracting more investment and gradually expanding our facility. We also continue to invest in international marketing and business development to promote not only the port, but Egypt as a whole.

Shipping lines are adding ever larger container vessels to their fleets. Can your facility handle them and the continuous growth of cargo from Asia?

When developing the port, we wanted to make sure that our facilities could not only handle the largest vessels afloat, but also ships which were still on the drawing board.

Our basins are 17 metres deep and equipped with the latest post panamax ship-to-shore gantry cranes and rubber-tyred gantry cranes. We also have the capacity to expand in parallel to the growth of cargo from Asia and particularly China.

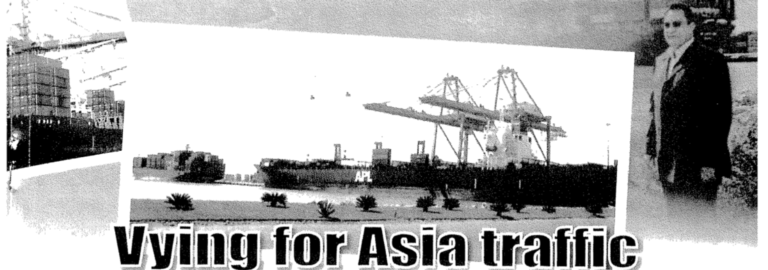
The number of shipping lines has been increasing steadily with the likes of APL, CMA CGM, MSC, PIL, K Line and other many others calling at the port. Two other major shipping lines are due to start service in the coming few months.

What are some of Sokhna's advantages over regional competition?

Sokhna Port is an ideal location to set up a production, warehousing and distribution hub for Egypt and the Middle East. It is strategically located south of the Suez Canal on the Red Sea on the main east-west trade routes.

The port is a highly secure environment in which to do business and companies establishing there can enjoy plug-and-play facilities through the port's information structure giving them access to multitude of database, and oracle based software solutions.

The proximity to Cairo ensures excellent sea-air logistics capabilities and easy access to the capital's 17m consumers. Serveral sea side resorts adjacent to the port provide luxury housing only an hour away from Cairo. Sokhna is a golden opportunity for investors looking at establishing themselves in the region and for shipping lines looking for an efficient port of call on the Red Sea.



Vying for Asia traffic

quarter of the world's total container traffic, it comes as no surprise that much of Egypt's inbound cargo is of Chinese origin.

In fact, within the next six years, China is expected to eclipse the US as Egypt's single biggest trading partner.

"China will be the number-one trading partner with Egypt eight years from today", Egyptian Minister of Trade and Energy Rachid Mohamed Rachid declared in September. What's more, during a recent trip to China, Rachid signed an agreement with his Chinese counterpart Bo Zilai that aims to boost bilateral trade between the two countries to a total of €4bn within 10 years.

According to Amiral's Mubarak, Sokhna has been the first major port in Egypt to really capitalise on the rising trade from China, "roughly half of which we have managed to capture", he says.

The remaining Chinese cargo, he explains, goes by way of Alexandria, Port Said and other major Egyptian ports.

What's certain is that there will be no shortage of demand in coming years. According to forecasts by Sokhna officials, cargo volumes through the port will grow exponentially in the mid-to long –term future.

"We have devised a master plan for the growth of Sokhna up to 2020, which takes into consideration both the growth of the Egyptian economy and the rise in Asian-Europe traffic" says al Sharif.

Sokhna Port has even elicited some interest from luxury cruise lines, given the port's relative proximity to famous tourist destinations, such as the pyramids of Gizah and the Cairo Museum. Last November, UK-based Thomson Cruises began making regular stopovers at Sokhna as part its regularly scheduled package of Red Sea excursions.

"If we can capture some of this market, we'll open it up", says Mubarak about the port's potential for tourism-related development.

The port, which is designed to handle liquid and bulk cargo, containers, break-bulk and general cargo, already boasts a 17-meter draught – big enough to handle 8.000teu container vessels and bulk carriers of up to 150.000dwt. It also has a 350-metre wide-access channel, which allows for double-lane navigation.

But with the anticipated rise of maritime traffic – particularly from the east – in coming decades, the port will have to rapidly expand both the size and capacity of its facilities and infrastructure.

With this in mind, the constructions of a new basin with increased quay space is already planned for the end of this year, while the port's container terminal is scheduled to be expanded significantly over the course of the two years.

Additionally, new cargo handling equipment-including two post-panamax ship-to-shore cranes and five rubber-tyre gantry cranes – have already been purchased and await installation. "These new cranes, in addition to those we already own, will allow us to deal with up to 800.000teu a year", says Mubarak.

While Sokhna Port currently deals mostly with domestic cargo, Amiral's Mubarak predicts that it has the potential to eventually become a major transshipment hub, linked to numerous other spoke ports in the region.

"Every port in the region wants to be a transhipment hub", he says, "and Sokhna, with its strategic location, is well placed to become one".



Mohamed Mansour

Mubarak adds that, as the practice of "relay shipping" (the purchasing and ordering for shipment to another country) becomes more commonplace, Sokhna's position in the region will be bolstered even further.

But transhipment isn't everything. According to Sokhna Port officials, the over-riding goal is to first turn the seaport into a formidable industrial centre, following the model of other major ports in the region, such as the port of Jebel Ali and its massive industrial complex.

"We're turning Sokhna into an industrial hub by promoting various valueadded and light industries", says Al Sharif.

With this goal in mind, several Manufacturing projects have been launched in the port's industrial free zone, which has attracted considerable investment with its tax and customs incentives and hi-tech infrastructure. These enterprises, most of which are in various stages of completion, range from sustainable development projects to state-of-the- art agricultural/livestock facilities.

Arguably the most ambitious of these is a planned biodiesel refinery scheduled to be completed by the middle of next year.

Planners hope to eventually export refined biodiesel to European markets, thus helping to contribute to the European Union's goal of blending fossil fuel with at least 5.75% of biodiesel by 2010.

In the project's envisioned second phase, plantations will be established nationwide for the express purpose of growing natural biodiesel feedstock. According to project planners, initial tests with the Jatropha plant rich in vegetable oil – have yielded successful results and Jatropha farming is set to expand into the southern regions around Luxor and Aswan. Workers will be specifically trained to care for the crop, which must be grown in specially prepared plantations, as well as harvest and crush the seeds in advance of refinement.

According to Al Sharif, the project "will not only create new employment but, more importantly, will produce environmentally friendly fuel for export".

A second major project, a livestock terminal and yard, has also just completed its first phase of construction. Located over a total area of 211.000sq metres, and with a capacity for up to 22.000 head of cattle, the yard will include all the necessary accommodations for livestock, as well as storage facilities for feed and water.

The planned second phase of the project, which will double the terminal's initial capacity, is scheduled for completion next year. According to port officials, the import of livestock from Argentina and Uruguay – and, possibly, Australia, pending negotiations – is expected to begin later this year.

There are also plans in the works for the construction of a world-class abattoir, to be completed some time after 2007, which will include refrigerated storage areas, de-boning facilities and a sophisticated meat-processing line. Project planners hope the new facilities will allow producers to deliver top-quality meat straight to the Egyptian market, as well as meat for export to regional and European markets.

A sugar refinery is also currently under construction by Saudi-based firm Savola and Tate & Lyle. The refinery, which will occupy an area of roughly 120.000sq metres, is expected to have an annual production capacity of some 750.000 tons of sugar by the time it is operational in late 2007.

And a number of other industrial projects are either planned for the short-term or in the early stages of development. These include a magnesium smelter, a methanol plant, a number of grain silos, and a tank farm.

In an effort to make the area even more hospitable to potential industrial project, Egypt and China signed an agreement in September establishing a joint Egyptian – Chinese company – with a stated capital of





Sokhna Port

With world trade increasing at a dizzying pace, regional maritime ports with the capacity to handle the biggest super-freighters and process enormous amounts of cargo have become the name of the game.

Last year alone, containerised freight traffic between Asia and the EU surpassed the €200bn mark, and analysts expect these figures to rise.

Nowhere is the trend more in evidence than in the Middle East, where strategic waterways such as the Red Sea and the Suez super-producers and lucrative European markets, have seen unprecedented rises in traffic. According to official figures, total shipments through Egypt's Suez Canal – one of the country's biggest foreign-currency earners – reached a record 63m tons in July, generating revenues of some 264m.

Offloading more cargo for domestics consumption and transhipping more goods to markets abroad than ever before, Egypt's relatively new Sokhna Port is hoping to capture a significant share of the rising traffic.

"Within the next four to five years, Sokhna will be a primary industrial port in Egypt and the Middle East", says Ismael Mubarak, advisor to Captain Ossama Al Sharif, President and CEO of Amiral Corporation, which operates the port as part of a joint-venture scheme.

Despite a number of imposing rivals in the vicinity – such as the port of Jebel Ali, the Saudi port of Jeddah and Oman's port of Salalah – Egypt's Sokhna Port has already begun to distinguish itself as an up-and-coming regional heavyweight.

Sokhna is located approximately 40km south of Suez and roughly 110km east of Cairo. The port, which became fully operational in 2002, is renowned for being Egypt's first to be built on a build-operate-transfer (BOT) basis – an indication of the government's increasing comfort with public-private partnerships.

"The private sector has to be part of the solution", transport minister Mohamed Mansour was recently quoted as saying when asked about port management.

Sokhna Port is currently managed and operated by the Sokhna Port Development Company (SPDC), which is owned by Cairo-based Amiral Corporation and several other institutional and private investors.

"Before, the government was the owner-operator, but now ... the government is the owner and regulator, but not the operator", explains Mansour. "We give the operation to the best operator".

The port's novel private-management model has yielded quick returns, most notably in the rapid modernisation and expansion of port facilities and infrastructure.

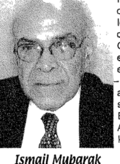
Enlarged loading and storage capacities and markedly faster turnaround have served to make Sokhna a regular port of call for an increasing number of international shipping companies, as well as for a handful of luxury cruise lines.



Another defining aspect of Sokhna Port is its state-of-the-art logistics hub, which has helped accelerate loading operations and streamline customs procedures. The implementation of modern technologies and techniques has dramatically reduced processing and waiting times from a matter of weeks to a matter of days or hours.

"Our vision at the outset was to build a facility, which would provide our clients with world class services" says Captain Ossama Al Sharif, president and CEO of SPDC.

Fully-integrated communications systems have also contributed to faster cargo clearance and documentation procedures, while in-house, internationally-accredited laboratories serve as one-stop-shops for the safety-and quality-testing of food products and produce. Additionally, the availability of truck transport, as well as on-site railway links, has served to maximise cost efficiency and speed of handling.


Ismail Mubarak

Port officials point out that, as a result of increasingly efficient port services, logistical costs have been reduced considerably.

Given these perks –along with its enviable location at the southern entrance of the strategic Suez Canal – Sokhna Port has had little difficulty attracting international shipping lines, such as APL, CMA-CGM, MSC, and Evergreen to name a few.

According to port officials, US-based k Line Shipping recently established an office at the port, while two other major shipping lines are expected to call at Sokhna in the near future.

Mubarak attributes Sokhna's success to its private-management structure, which he says, has served to raise the bar for Egyptian maritime ports in general.

He adds: "Sokhna's good management and streamlined clearance procedures are being applied to other ports in Egypt, many of which are now improving because they're applying the Sokhna model".

Indeed, several other major Egyptian maritime ports – including Alexandria, Damietta and Port Said – have emulated the Sokhna example.

ONLY FOUR YEARS on from its initial launch, Sokhna now rivals its biggest regional counterparts in terms of cargo capacities and container traffic. In 2006, the port served a total of 131 container vessels and 111 bulk vessels, registering a 13% rise in container volumes and a 16% increase in cargo volumes on the year to date.

This year alone, the port will handle an estimated 150.000teu of inbound domestic cargo, representing roughly one-fifth of all inbound domestic cargo in Egypt.

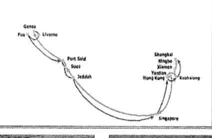
Sokhna's rate of outbound domestic traffic is no less impressive, at an estimated 146.000teu for 2006, Sokhna's domestic throughput, meanwhile, is expected to reach an estimated total of some 296.000teu for the same period.

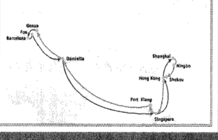
Given that China's total foreign trade was worth some €1.1trn last year, and accounted for roughly a



Hyundai Merchant Marine Co. LTD. - 2 Services in Egypt







On weekly basis HMM provide in Egypt:

1- AMS service to and from Port Said to the following sea ports:

Asia main destinations (direct calls):

Shanghai – Ningbo – Xiamen – Kaohsiung – Hongkong – Yantian – Singapore – Jed

Feeder service to main Far East and South East Asian destinations

Mediterranean main destinations (direct calls):

Livorno – Genoa – Fos

2- Loop M service to and from Damietta to the following seaports:

Far East main destinations (direct calls):

Shanghai – Ningbo – Shekou – Hong Kong – Singapore – Port Kelang

Feeder service to main Far East and South East Asian destinations

Mediterranean main destinations (direct calls):

Genoa – Barcelona – Fos

To Trace Your Container Visite www.hmm21.com

For more details contact HMM General Agent in Egypt Kadmar Shipping Co.

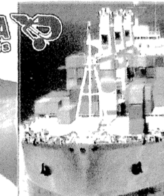
KADMAR SHIPPING CO

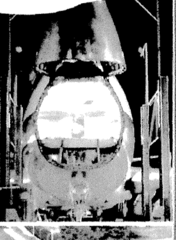
Cairo Sales Office	Tel.: 02 3450216	Fax: 02 3445734	E-mail: cairo@kadmar.com
Alexandria Head Office	Tel.: 03 4840680	Fax: 03 4848327	E-mail: hmm@kadmar.com
Damietta Office	Tel.: 057 291777	Fax: 057 291777	E-mail: damietta@kadmar.com
Port Said Office	Tel.: 066 3344018	Fax: 066 3344017	E-mail: portsaid@kadmar.com

www.kadmar.com


AFIFI
WORLD TRANSPORT

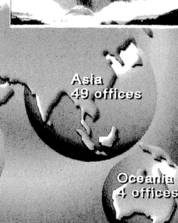

PANALPINA
on 6 continents

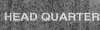




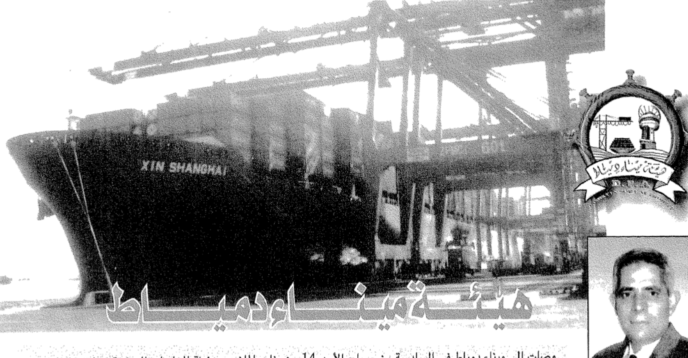

North America
51 offices
Latin America
47 offices


Europe
127 offices
Africa
30 offices


Asia
49 offices
Oceania
4 offices


HEAD QUARTER


Services Offered in



هيئة ميناء دمياط

وصلت إلى ميناء دمياط فى السادسة من صباح الأحد 14 من يناير الماضى سفينة الحاويات العملاقة «زيان شانجهاى» وترفع علم هونج كونج.

وقد صرح اللواء بحرى / توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء بأن السفينة تعد من سفن الجيل الخامس وهى أكبر سفن الحاويات التى تم دخولها موانى شرق البحر المتوسط حيث يصل طولها إلى 336م وعرضها 45.6 متراً كما أن حمولتها الكلية 108.69 ألف طن كما تصل سعتها إلى 9500 حاوية.

هذا وقد أضاف الربان صفوت عيد رئيس الإدارة المركزية للشئون البحرية بأن السفينة قد غادرت الميناء فى التاسعة من مساء نفس اليوم بعد أن قامت بشحن 765 حاوية، بمعدلات شحن قياسية شهد بها الربان، ونظراً لأهمية الحدث فقد كان فى إستقبال السفينة بالميناء قنصل عام الصين ووفد مرافق من سفارة الصين بالقاهرة.

اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد أبوجندية
رئيس مجلس الإدارة

تهنئة

أسرة تحرير المجلة
تهنئ
السيد
محمد صفوت محمد عيد
بثقة السيد المهندس
محمد لطفى منصور
وزير النقل المصرى
بتعيينه
رئيساً للإدارة المركزية
للشئون البحرية بالدرجة العليا
بهيئة ميناء دمياط
وتتمنى لسيادته دوام التقدم
والنجاح











دائما وأبدا

سيظل ميناء السخنة النموذج الذى يتحدى به

الإفراج الرقابى عن السلع بميناء السخنة من (3- 6) ساعات فقط

فى تقدم غير مسبوق لإنهاء الإجراءات الرقابية للهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وبفضل الأخذ بنظم الميكنة الحديثة التى تتبعها الهيئة أصبح الإفراج الرقابى على السلع بميناء السخنة لا يتعدى 3 ساعات للسلع الصناعية و6 ساعات للسلع التى يتطلب سحب عينات منها للتحليل المعملى.

ولقد كان لميكنة الإجراءات الرقابية بميناء السخنة وربطها مع الجمارك فى قاعدة بيانات واحدة منذ افتتاح الميناء فى أكتوبر 2002 ابلغ الأثر إذ قامت الهيئة وبمشاركة شركة تنمية ميناء السخنة وبفضل التعاون البالغ بينهما فى نقل تكنولوجيا الميكنة الى كافة فروع الهيئة بالموانى المصرية ابتداء من ميناء الدخيلة والتى تشهد فروعها الآن تقدما كبيرا ومشهدا جديدا لم يشهده المتعامل من قبل وتقلص زمن إنهاء الإجراءات الى ساعات لم تتعدى اليوم بعدما كانت الافراجات الرقابية تتعدى الشهور فى الماضى.

ومن أحد العوامل المساعدة أيضا فى سرعة إنهاء الإجراءات وإصدار الإفراج الرقابى عن السلع وخاصة الغذائية هو ما حققه ميناء السخنة لنفسه من اكتفاء ذاتى حيث شيدت شركة ميناء السخنة معامل للتحليل الغذائى حصلت على شهادات اعتماد لنتائجها دوليا بفضل التعاون البناء بين الشركة وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات التى تستخدم تلك المعامل فى أعمال التحليل وأخيرا ولأول مرة فى مصر استخدمت وزارة الصحة (مراقبة الأغذية) بطاقم فنى رفيع المستوى معامل السخنة فى تحليل كافة عينات السلع الغذائية جنبا الى جنب مع الهيئة وإصدار الشهادات المعتمدة دوليا والتى يمكنها ان تخدم الصادرات المصرية الغذائية المصدرة للخارج وذلك لثقة وزارة الصحة فى تلك المعامل وأجهزة التحليل الحديثة التى تستخدم والنظم الالكترونية التى تتبع فى عمليات التحليل وتداول العينات ونتائجها .... تلك المعامل قد قلصت زمن الإفراج الرقابى للسلع إذ تظهر نتائجها فى وقت قياسى وترسل النتائج سواء بالسالب او الإيجاب الكترونيا فور ظهورها الى فرع الهيئة بميناء السخنة لإصدار الإفراج فورا .

الأستاذ/ محمد خليفة
مساعد رئيس مجلس الإدارة

ولقد أثبتت التجربة من خلال الممارسات العملية أن الميكنة وحدها لا تكفى لرفع معدلات الأداء وتحقيق الشفافية كاملة وإنما هناك عوامل أخرى فاعلة ومساعدة على اكتمال حلقة النجاح ألا وهى العامل البشرى الذى يطبق الميكنة ومدى إيمانه بها واضعا المصلحة العامة فى أولوياته بعيدا عن مصالحة ومكاسبه الشخصية وهذا يعتمد على قيادة العمل التنفيذى فى المكان نفسه الى جانب القيادة العليا التى تتابع معدلات الأداء وأداء العاملين فى المواقع المختلفه وسرعة اتخاذ القرارات فى حسم الأمور وتقويم الأفراد الخارجين عنى النص وحل المشاكل وهذا سر النجاحات التى تحققها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والجهات الرقابية التى تعمل معها تحت مظلة القرار الجمهورى رقم 106 لسنة 2000 والذى يطبق بحذافيره فى ميناء السخنة .

BITF
UBIFRANCE

منوعات فرنسية بـ عربية

فرصة هامة للشركات المصرية لمزيد من الشراكة وجذب الإستثمارات

صرح **حسن بهنام**، مدير المكتب الصحفى الإقليمى لوكالة يوبيفرانس، أن سيعقد فى مدينة الدار البيضاء المغربية المنتدى الأول الفرنسى المتوسطى «ميديا – اليا» والذى يعتبر فرصة سانحة للشركات المصرية لزيادة النشاطات والتعاون، خاصة أن وزارة التجارة والصناعة وعلى رأسها الوزير **رشيد محمد رشيد** يشجعون حضور رجال الأعمال والشركات المصرية فى مثل هذه اللقاءات الدولية.

وقال أن من المقرر أن تحضر هذا المنتدى الهام 200 شركة فرنسية وأكثر من 180 شركة مصرية ومن باقى دول شمال أفريقيا (تونس، المغرب، الجزائر، ليبيا، وموريتانيا) وذلك خلال الفترة من 7 إلى 9 فبراير 2007، بتنظيم من الوكالة الفرنسية لترويج الشركات (يوبيفرانس) وبالتعاون مع غرفة التجارة الفرنسية فى المغرب.

وأضاف **بهنام** أن سيشهد المنتدى العديد من اللقاءات الثنائية بين مسئولى الشركات، إلى جانب محاضرات وحوارات وجلسات بهدف البحث عن فرص الإستثمارات وإيجاد الشريك المناسب.

كما رحب المستشار/ **كريم ويصا**، رئيس مكتب التمثيل التجارى المصرى فى باريس، بتنظيم هذا المنتدى وأكد على أهمية مشاركة مصر بعدد كبير من الشركات حيث سيتيح فرصة مناسبة لرجال الأعمال المصريين لمقابلة العديد من الشركات الفرنسية ورجال الأعمال بدول شمال أفريقيا، وذلك لبحث فرص الإستثمار وعقد شراكة فى مجالات عدة، وإتخاذ قرارات بخصوص إنشاء شركات.

وأوضح **حسن بهنام** أن يعد هذا الحدث مؤتمراً كبيراً متعدد القطاعات لتنشيط التجارة والاستثمار بواسطة لقاءات ثنائية، وأيضاً تشجيع الشراكة بين الأسواق المجاورة المتمتعة بإمكانيات كبيرة، كما أنه ستأتى للشركات المشاركة ولا سيما المصرية إمكانية عرض فرص الأعمال فى مصر وباقى دول المنطقة التى تشهد أوجه التطوير، فضلاً عن فرصة الاستعلام عن الأسواق وبحث عن شركاء المستقبل. ومن المقرر أن يسفر هذا الحدث الكبير عن عقد ما يقرب من 2000 لقاء وما يتبعه من زيادة فرص التعاون بين شركات دول البحر المتوسط.

وأشار إلى أهم مميزات منتدى «ميد – اليا» وهى تواجد فى مكان واحد لأكثر من 400 شركة فرنسية ومصرية ومغربية وليبية وموريتانية وتونسية، وتواجد خدمة «قرية الخبراء» خاصة بالمنتدى والتى ستتيح للشركات فرصة لقاء المهنيين المعنيين بإجراء تقارب مع أسواق هذه المنطقة، ولقاءات محددة المعروفة باسم «بى تو بى».



كادمار تعتنى بصادرات البطاطس المصريه

صرح المهندس / مدحت حاتم القاضى نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادمار بأن الشركة قد استانفت كعادتها كل موسم تقديم خدمات النقل البحري بالبواخر و الحاويات لمصدري البطاطس وذلك من مينائي ابوقير و الاسكندريه الي موانئ اليونان وإيطاليا على البواخر الرورو و تلك ذات السطح المزدوج و المزوده بالهوايات اللازمه لنقل هذه السلعه الرئيسيه

وتقوم الشركة حاليا بتوفير خدمة نقل الموالح على البواخر الثلاجة و الحاويات المبرده إلى روسيا وأوكرانيا و اوربا و دول الخليج لعملائها من مصدري الحاصلات الزراعية

بالاضافه الي ذلك تقوم الشركة أيضا بتوفيرالحاويات الثلاجة لخدمة مصدري الحاصلات الزراعية إلى موانئ الشرق الأقصى و اوربا على خط هيونداى للحاويات من موانى دمياط وبورسعيد

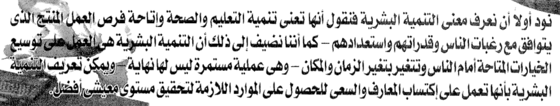
المهندس/ مدحت القاضى

ثلاث إتفاقيات مع إتحاد الملابس الفرنسى



أعلن المهندس **رشيد محمد رشيد** وزير التجارة والصناعة أن مصر لديها العديد من الفرص الإستثمارية فى مختلف القطاعات وتمتلك حوافز صناعية وإستثمارية ودعا **رشيد** الشركات الفرنسية إلى الإستثمار فى مصر للإستفادة من الحوافز المتاحة للمستثمرين وأهمها الطاقة منخفضة التكاليف والبنية التحتية الجيدة والأراضى اللازمة للإستثمار الصناعى جاء هذا فى الكلمة الإفتتاحية التى ألقاها فى ندوة الإقتصاد المصرى نحو التطور التى عقدت بغرفة التجارة والصناعة بباريس .

شهد **رشيد** توقيع 3 مذكرات تفاهم مع إتحاد الملابس الفرنسى لإعداد برامج تدريبية للعمال والفنيين فى قطاع المنسوجات وتنظيم برامج تعليمية مشتركة بين هندسة القاهرة وجامعة روبابز الفرنسية فى مجال صناعة النسيج وتوقيع مذكرة تفاهم بين المجلس التصديرى للصناعات الخشبية ونظيره الفرنسى فى مجال التدريب ونقل الخبرة



من أجل تنمية بشرية فاعلة

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى



نود أولا أن نعرف معنى التنمية البشرية فنقول أنها تعنى تنمية التعليم والصحة وإتاحة فرص العمل المنتج الذى يتوافق مع رغبات الناس وقدراتهم واستعدادهم - كما أننا نضيف إلى ذلك أن التنمية البشرية هى العمل على توسيع الخيارات المتاحة أمام الناس وتتغير بتغير الزمان والمكان - وهى عملية مستمرة ليس لها نهاية - ويمكن تعريف التنمية البشرية بأنها تعمل على إكتساب المعارف والسعى للحصول على الموارد اللازمة لتحقيق مستوى معيشى أفضل.

ومن أهداف التنمية البشرية توسيع جميع خيارات الإنسان وليس الدخل وحده - ومن ثم يركز مفهوم التنمية البشرية على المجتمع كله - وليس على الاقتصاد فقط - كما أن التنمية البشرية تقوم على ثلاثة أعمدة أساسية هى الإنتاجية والانصاف والقابلية للإستمرار.

ويلاحظ أن التنمية البشرية سوف تؤدى دورتها الإقتصادية عن طريق:

1 - زيادة الدخول فيزداد الاقبال على إستهلاك المنتجات بما يسمح بزيادة الإنتاج فى المشروعات الصغيرة أو المشروعات الكبيرة.

2 - زيادة الادخار حيث أنه يشجع بدوره على زيادة الإستثمارات وخلق فرص عمل جديدة وبالتالى تزداد الدخول مرة أخرى وتتحقق التنمية الشاملة.

السياسة الاقتصادية ودورها فى إحداث التنمية البشرية:

تعمل السياسة الإقتصادية على أحداث القيمة البشرية من حيث نصيب الفرد من الناتج القومى والمحلى وعدد سكان المدن وعددهم فى الريف دون خط الفقر ونسبة العاملين فى قطاع الزراعة وقطاع الصناعة وقطاع الخدمات ومعدلات نمو دخل العاملين.

وهناك مؤشرات عامة تؤثر فى التنمية البشرية منها: التوسع فى تقديم الخدمات العامة والاسكان والخدمات الإجتماعية والمعاشات وإعانة البطالة والخدمات الصحية والتغذية ونسبة الوفيات بين الأطفال دون سن الخامسة وعلى ضوء هذه المؤشرات يمكن اقتراح المحددات التالية لاعطاء دفعة قوية للتنمية البشرية.

ولإيجاد تنمية بشرية سليمة فلابد من تنمية القدرات العقلية والفكرية للإنسان. ولتنمية القدرات العقلية والفكرية. - فإنه يجب إعادة النظر فى هياكل التعليم وأنماطه بصفة عامة على نحو يؤدى إلى إنشاء نوعيات وشعب جديدة للدراسة بحيث تؤدى إلى أن ينتفع بها المجتمع من حيث إحتياجاته لتقدمه.

وفى هذا المجال فإنه من المهم جداً رفع كفاءة المعلم فى جميع مراحل التعليم وخاصة التعليم الأساسى وإعادة النظر فى المقررات والمواد بحيث تتوافق مع قدرات الطلبة فى مراحل التعليم وكذلك مع إحتياجات المجتمع.

كما يجب الإهتمام بخلق فرص عمل جديدة فى كافة التخصصات وهذا يقتضى العمل على الإكثار من إنشاء الوحدات الصناعية المنتجة وكذلك العمل على إنشاء وحدات التصنيع الزراعى وهذه المشروعات ستجذب إليها أعداد كبيرة من الشباب بمعنى أنها ستقضى على جزء هام من البطالة.

ومن المهم أيضاً أن يتم الربط بين العمل وبين التعليم وذلك من خلال الاهتمام بالتدريبات العملية والميدانية عقب الانتهاء من التعليم حيث أن التعليم المستمر هو الوسيلة لخلق مجتمع عامل ومعرفى - كما أن الاهتمام بالتعليم الفنى والتقنى من الأهمية بمكان وذلك من خلال دعم المعاهد والمدارس الفنية وإيجاد التخصصات المطلوبة لسوق العمل ووفقاً لألياته - وبعد التعليم فإنه يجب تنمية القدرات الفنية والمهارية من خلال إعداد برامج تدريبية لخريجى المدارس الفنية لزيادة المهارات الفنية المتخصصة للإستفادة من المستحدثات العلمية والعملية بهدف تنمية مهارات العاملين فى الوظائف الفنية والحرفية التى تعتمد أساساً على العمل اليدوى كما أنه يكسب الأفراد معرفة ومهارة لازمتين لتعلم مهنة أو عمل معين وذلك يؤدى إلى زيادة كفاءة الأعمال فى جميع قطاعات الاقتصاد القومى.

ومن المهم جدا إعداد برامج للتدريب التحويلي: والتدريب التحويلى هو التدريب الذى يعمل على تحويل الخريجين الفائضين عن حاجة سوق العمل إلى أفراد تتوافر فيهم المعارف والمعلومات والمهارات والقدرات التطبيقية التى تمكنهم وتؤهلهم للقيام بأعمال أو وظائف جديدة يتطلبها سوق العمل - ومن ثم يمكن القول أن التدريب التحويلى يعطى للخريج الفرصة لارتقاء سلم المهارة والكفاءة بمرونة كافية، كما أنه يتيح للخريج اختيار أكثر المهن والأعمال الملائمة له - ويكفل سهولة التكيف مع المتغيرات الحادثة فى جانب العرض من القوى العاملة كلما يدعو الطلب عليها إلى مثل هذا التكيف.

ويوصى كثير من الخبراء فى مجال التنمية البشرية أن تكون معالجة مشكلة البطالة بين خريجى النظام التعليمى مبكرا - وليس بعد التخرج - بمعنى الأخذ بنظام التدريب التحويلى مع بداية المرحلة الثانية من التعليم الأساسى للحد من مشكلة الخريجين المتعطلين عند المنبع - ويرى فريق آخر أن تقوم القوات المسلحة بتدريب المجندين من غير ذوى المؤهلات على مهن يستفيد منها المجند بعد انتهاء مدة تجنيده - كما يرى هذا الفريق أن تساهم القوات المسلحة فى تدريب المجندين المؤهلين تدريبا تحويليا على بعض التخصصات التى يطلبها سوق العمل.

كما يرى فريق أخر من الخبراء فى مجال التنمية البشرية تغيير نظام مكتب التنسيق للقبول بالجامعات بأن يكون هناك مواءمة بين الخريجين وسوق العمل من حيث الكم والنوع وذلك ببناء نظام معلومات متكامل يقوم بتوفير البيانات عن الاحتياجات الحالية والمستقبلية من العمالة والكوادر الفنية المطلوبة بمستوياتها وتخصصاتها المختلفة على أن يتم ربطها بأجهزة التدريب التحويلى حيث أن سوق العمل المصرية تبدو أمامنا الآن مختلفة تماما عما كانت عليه منذ أربعة عقود مضت - حيث تزايدت أهمية إجادة اللغات الأجنبية بسبب سياسة الانفتاح الاقتصادى وأعمال أليات السوق وتبنى سياسات وإجراءات النظام الحر - مما أدى إلى ظهور أنماط جديدة من العمل ونوعيات من الوظائف لم يكن لها وجود من قبل وهو ما استدعى بالضرورة تغييراً فى نوعية المعروض فى سوق العمل حيث أصبحت الحاجة ملحة لوجود خبرات جديدة وملكات معينة لم تكن محل اهتمام من قبل - كما أن عالم الكمبيوتر فتح أفاقاً جديدة لم تكن مطروقة من قبل وأعطى قوة دفع كبرى لعملية التحديث الشاملة فى الطلب على التشغيل وفقاً للظروف والأوضاع الجديدة - ولا يمكن التحدث عن البطالة بين الشباب المصرى الذى مازال يحمل مؤهلات الستينات من القرن الماضى ويفتقد المهارات الحديثة بدءاً من إجادة لغة أجنبية وصولاً إلى إمكانية التعامل مع التقنية الحديثة وإستخدام الكمبيوتر وفرع تكنولوچيا المعلومات حيث لا يمكن أن يلتقى عرض عقود مضت مع طلب العمل فى القرن الحادى والعشرين لأن الفجوة كبيرة ولا يمكن لمنحنيات السواء أن تضع نقطة النفاذ بين العرض القديم والطلب الجديد فى أكثر قوافل البطالة المكدسة بعشرات الألوف من العاطلين الذين يفتقدون القدرة على متطلبات الحياة الوظيفية الحديثة فى مجالها العام والخاص .... من هنا فإننا نقول بصراحة تامة أن كل شاب وفتاة فى مقتبل العمر لا يستطيع أن يمضى فى الحياة العملية وهو غير مسلح بالأدوات المطلوبة لعصر مختلف وغير مؤهل بالخبرة اللازمة لدخول ميدان جديد - وتبدو الآن أهمية التدريب المهنى فالشهادة الجامعية لا تكفى وحدها لتأهيل الفتى أو الفتاة للعمل على مسرح الحياة المعاصرة حيث أنه أصبح التدريب لا يقل أهمية عن التعليم بل قد يزيد عليه لأنه هو الذى ينقل الدارس إلى أرض الواقع ويؤهله للعمل الذى يقوم به.

كما أن التدريب التحويلى يؤدى إلى تشجيع الشباب ومعاونتهم على إقامة مشروعات صغيرة خاصة فى مجال الصناعات المغذية وذلك من خلال الصندوق الاجتماعي للتنمية وكذلك عن طريق البنوك الزراعية والصناعية والتجارية وجمعيات رجال الأعمال وشركات ضمان مخاطر الائتمان - مع إزالة كافة المعوقات التى قد تعترض الشباب فى هذا المجال.

... وبعد فإنه أخيراً وليس أخرا يمكن القول بأن قضية التنمية البشرية تنطلق أساساً من مفهوم الإعتراف والإلتزام بالإنسان كقيمة سواء كان هذا التقدير للإنسان مستمداً من قيم سماوية أو من قيم فلسفية أو من تطور حضارى - فالإنسان فى حد ذاته هو أساس المنطلق وقد كرمه القرآن الكريم حيث أكد أن الله قد خلقه فى أحسن صورة وفضلة على جميع المخلوقات ومن ثم فإن قيمة الإنسان مستمدة من إنسانيته وليس من سلطته أو نفوذه أو ثروته وجاهه أو حسبه أو نسبه أو موقعه الإقتصادى المكانى - وعلى ذلك فإن التنمية البشرية فى معيارها الأساسى لابد أن ترتبط بالتنمية المتكاملة لكافة طاقات الإنسان وقدراته سواء كانت هذه الطاقات بدنية أو عقلية أو وجدانية أو اجتماعية أو ابداعية أو تعبيرية - كما أن التنمية البشرية تهدف أساساً إلى إقتلاع الفقر بإتاحة فرص العمل المنتج والملائم لطاقات الجميع بحيث يمكن أن يحققوا الرفاهية لهم ولعائلاتهم وبالتالى للوطن كله - كما أنه يجب أن نؤكد أن مصر الآن لا تحتاج إلى هذا الكم من الشهادات الجامعية العاطلة كما أنها ليست بحاجة أيضاً على هذا العدد من حملة الدكتوراه - فذلك نوع من الترف لا مبرر له ولا حاجة إليه - إذ أننا نحتاج فى المقام الأول إلى العناصر المدربة والخبرات الواعية فى مجالات التنمية المختلفة وليس المهم أبداً الألقاب والمناصب لأن التنمية الشاملة تحتاج إلى جيوش من طوابير البطالة بشرط أن يكون لديها الاستعداد للتدريب المهنى والتأهيل الوظيفى مع الرغبة فى إكتساب القدرات المطلوبة والكفاءات اللازمة.

وبعد فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع التنمية البشرية الفاعلة مع عرض بعض الحلول لمشكلة البطالة من أجل مجتمع ينظر إلى المستقبل ويستعد له بخلق الكوادر الفنية والإدارية اللازمة له.



لظلمات البحار العميقة وحركة الأمواج الداخلية فى الكون أسرار

إعداد/ شيرين جلال منير

كلما استعيد ذكرى ذلك اليوم الغابر الذى تنادينى فيه الدنيا وتفتح لى ذراعيها ينتابنى الفزع ويعتصرنى الألم وتدمع مقلتى تارة دمعة رهبة وخشوع وأخرى فرح، فذكرى فراق الحياة للممات لها مذاق خاص، أتذوقة بطرف لسانى، ترتفع أهداب عقلى متأملة فى ملكوت الرحمن، تلمح ظلمات الليل والنهار والبحار ويرتجف قلبى .. ويتمتم .. أشعر بالخشوع .... لا إله الا الله جل جلاله.. سبحان اللة الملك القادر المبدع فلظلمات البحار العميقة وحركة الأمواج الداخلية فى الكون أسرار.

قال الله تعالى: {أو كظلمات فى بحر لجى يغشاه موج من فوقه موج من فوقه سحاب ظلمات بعضها فوق بعض إذا أخرج يده لم يكد يراها ومن لم يجعل الله له نورا فما له من نور} (النور: 40).

لقد اعتقد الإنسان قديماً بخرافات عديدة عن البحار والمحيطات، ولم تتوفر للبحارة آنذاك معرفة علمية حقيقية عن الأحوال السائدة فى أعماق البحار حيث كانت المعلومات عن التيارات البحرية نادرة.

وهذا ما حدا بالخرافات إلى الإحاطة بالبحار الراكدة التى لا يمكن أن تعبرها البواخر، حيث اعتقد الرومان القدماء بوجود أسماك مصاصة لها تأثيرات سحرية على إيقاف حركة السفن، ورغم أن القدماء كانوا على علم بأن الرياح تؤثر على الأمواج والتيارات السطحية إلا أنه كان من الصعوبة بمكان معرفة شيء عن الحركات الداخلية فى البحار.

ويبين تاريخ العلوم أن الدراسات المتصلة بعلوم البحار وأعماقها لم تبدأ إلا فى بداية القرن الثامن عشر عندما اخترعت الأجهزة المناسبة لمثل هذه الدراسات الدقيقة، ومن هذه الأجهزة التى استعملت لقياس عمق نفاذ الضوء فى مياه المحيط هو "قرص سيتشي" (The Secchi disk) وهو عبارة عن قرص أبيض يتم إنزاله فى الماء ليسجل العمق الذى تتعذر رؤيته كنقطة قياسية.

ومع نهاية القرن التاسع عشر تم استخدام الوسائل التصويرية التى تم تطويرها خلال الثلاثينات من القرن العشرين، حيث استعملت الخلايا الكهروضوئية.

ويعود الفضل فى تفسير ظاهرة الأمواج الداخلية للدكتور "إيكمان" (V.W.Ekman) فى أوائل القرن العشرين.

وهناك حقائق علمية:

حيث أن اكتشف العلماء أن البحار والمحيطات مغطاة بسحب ركامية كثيفة تحجب قسماً كبيراً من ضوء الشمس.

كما أن مياه البحار تمتص ألوان الطيف الضوئى تدريجياً كلما زادت هذه الألوان تعمقا، فتنشأ مستويات من الظلمات داخل هذه البحار ويشتد الظلام بعد عمق 1000 متر حتى إذا أخرج الإنسان يده لم يراها.

كما كشفت علوم البحار الحديثة عن وجود أمواج عاتية فى البحار العميقة.

ومن ثم استطاع العلماء من مشاهدة الأسماك فى البحار العميقة على عمق يتراوح بين (600 م – 2700 م) والتى تستخدم أعضاء مضيئة لترى فى الظلام وتلتقط فريستها.

وتفسيرها العلمى:

كشفت علوم البحار الحديثة فى النصف الثانى من القرن العشرين عن أسرار مدهشة فى أعماق البحار والمحيطات، وسنقتصر هنا على ذكر ظاهرتين هما: ظلمات البحر العميقة وحركة الأمواج الداخلية.

1 - الظاهرة الأولى: ظلمات البحر العميقة:

غالباً ما تكون البحار والمحيطات مغطاة بسحب ركامية كثيفة تحجب قسماً كبيراً من ضوء الشمس، كما يظهر فى أكثر صور الأقمار الاصطناعية، فتعكس هذه الغيوم كمية كبيرة من أشعة الشمس وتحجب قسما كبيرا من ضوئها، وأما الضوء الباقى فيعكس الماء قسماً منه، ويمتص القسم الآخر، الذى يتناقص تناقصاً رأسياً مع تزايد عمق المياه. وهذا ما أشارت إليه الموسوعة البريطانية.

وقد ذكر جيرلوف فى كتابه (Marine Optics) أنه ينخفض مستوى الإضاءة فى مياه المحيط المكشوفة إلى نسبة 10% من مستواه عند السطح على عمق 35 متراً، وإلى 1% على عمق 85 م، وإلى 0.1% على عمق 135م، وإلى 0.01% على عمق 190م. ويشتد الظلام بعد عمق 1000 متر حتى إذا أخرج الإنسان يده لا يراها.

هذه الحقائق العلمية المدهشة ذكرها القرآن الكريم الذى أنزل على عرب فى الصحراء لا يعرفون السباحة ولا خوض البحار والمحيطات، حيث جاء فى الآية الأربعين من سورة النور قول الله تعالى: {أو كظلمات فى بحر لجى يغشاه موج من فوقه موج من فوقه سحاب ظلمات بعضها فوق بعض إذا أخرج يده لم يكد يراها ومن لم يجعل الله له نورا فما له من نور}، فهذه الآية تتطابق مع تلك الحقائق، إذ قررت أن البحار العميقة غالباً ما تعلوها السحب، وفى قوله تعالى: {أو كظلمات} تدل على انعدام الرؤية ويؤكد ذلك أيضا قوله تعالى: {فى بحر لجى} فاللجى هو الشديد الظلمة والعمق، والأسماك فى ذاك العمق ليس لها عيون بل إنها مجهزة بنور بيولوجى كما ورد فى الموسوعة البريطانية وهذا وجه قوله تعالى: {ومن لم يجعل الله له نورا فما له من نور} فهذه الأسماك قادرة على استبيان طريقها ومعرفته من خلال أعضاء منيرة خلقها الله تعالى فى جسمها.

وقاع البحر المنحدر يتغير لونه بصورة تدريجية إلى الأزرق حتى يختفى تماماً مع تزايد العمق، كما أن نفاذ ألوان طيف الضوء إلى البحار تتناسب عكسياً مع ازدياد العمق، فكلما زاد العمق نشأت ظلمة حالت دون رؤية بعض ألوان الطيف الضوئي. ولذلك قال الله تعالى {ظلمات} ولم يقل (ظلمة) وقال {ظلمات بعضها فوق بعض}.

لقد لاحظ الدكتور "وليام هى" 'HAY' أن الصيادين قادرون على إستخدام الإختلاف الظاهر فى لون الماء لتحديد العمق بدقة ملحوظة، وأبسط جهاز علمي لقياس عمق نفاذ الضوء فى مياه المحيط هو قرص سيتشي (The Secchi disk) الذى يتم إنزاله فى الماء ليسجل العمق الذى تتعذر رؤيته كنقطة قياسية (أساسية).

2 - الظاهرة الثانية: حركة الأمواج الداخلية.

إن صورة طبقات الأمواج التى تعلو إحداها الأخرى على سطح البحر تأخذ بالعقول، وهذه الظاهرة للأمواج معروفة تماماً لدى البحارة والصيادين، ولكن الشيء الأشد غرابة الذى لم يعرفه الإنسان إلا قبل مائة سنة فقط، هو تلك الأمواج الداخلية الموجودة فى أعماق البحار، والتى تتولد على امتداد السطح الفاصل بين طبقتين من المياه المختلفة من حيث الكثافة والضغط والحرارة والمد والجزر وتأثير الرياح كما ورد فى الموسوعة البريطانية. والاختلاف فى كثافة المحيط المفتوح أقل منه فى المناطق الساحلية التى تصب فيها المياه العذبة من أنهار وجداول وغيرها. ويتشكل السطح الفاصل بين الكثافات المختلفة عند منطقة الهبوط الحرارى الرئيسي فيفصل مياه السطح الدافئة عن مياه الأعماق الباردة. وقد يتراوح سمك طبقة المياه الدافئة من بضع عشرات إلى مئات من الأمتار.

وهذه الأمواج التى تتشكل على هذا السطح الفاصل بين الطبقتين المائيتين المختلفتين فى الكثافة والملوحة والحرارة، تشبه الموجات السطحية، ولكن لا يمكن أن تشاهد بسهولة من فوق سطح الماء، وتستهلك عملية تكونها جزءاً كبيراً من الطاقة التى كان يمكن إستخدامها لدفع سفينة ما إلى الأمام.

فنجد بعض السفن التى تبحر فى هذه المياه تفقد فجأة قدرتها على التقدم، داخلة فيما يعرف بظاهرة المياه الراكدة التى كان الفضل فى تفسيرها ودراستها للدكتور السويدى فان أيكمان (V.W.Ekman) فى أوائل القرن العشرين كما جاء فى الموسوعة البريطانية. وقد قال عز وجل: {فى بحر لجى يغشاه موج من فوقه موج من فوقه سحاب} والمعنى أن الموج يغشى البحر اللجى وهذا ما أكده علماء البحار حيث قالوا بأن البحر اللجى العميق يختلف عن البحر السطحى وأن الأمواج الداخلية لا تتكون إلا فى منطقة الانفصال بين البحر السطحى والبحر العميق. ولهذه الأمواج الداخلية أنواع مختلفة أهمها ما ينشأ فى المضايق والقنوات، فمثلاً عند مضيق جبل طارق، يتسبب التدفق الداخلى للتيار السطحى القوى، والتدفق الخارجى للتيار السفلي، فى دخول الأمواج الداخلية من المحيط الأطلسى إلى المضيق، كأنها أمواج متكسرة، مثل الأمواج المزبدة على الشاطيء، مما يتسبب فى قدر كبير من الاضطرابات الداخلية.

إذن: هناك سحاب وهناك موج سطحى وأمواج داخلية، فإذا سقط الشعاع الضوئى من الشمس، فإن السحاب يمتص بعضه فتحدث ظلمة، فإذا سقط على الموج السطحى عكس هذا الموج بعضه أيضاً، فإذا نزل الشعاع إلى الموج الداخلى انعكس وحدثت ظلمة، ثم إن كثافة الماء العميق تمتص ما بقى من أشعة الشمس على عمق 1000 متر، فيتم الظلام فى هذه المنطقة أى فى البحر اللجى العميق {ظلمات بعضها فوق بعض}.

وللاستدلال فهناك مراجع علمية كما ذكرت أن الموسوعة البريطانية: "إن جزيئات الماء والأملاح الذائبة، والمواد العضوية، والأجسام الدقيقة العالقة تجتمع معا لتسبب انخفاضا فى شدة الإشعاعات الشمسية المتاحة كلما ازدادت تعمقاً".

وتذكر الموسوعة البريطانية أيضا: "بشكل عام، أى فصيلة من الأسماك صنف (Osteichthyes) موجودة فى أقصى أعماق المحيطات، عادة فوق الـ 600 م وحتى إلى حد 2700 م (2000 إلى 9000 قدم). الفصائل التى تمثل أكثر من دزينة من العائلات السمكية البحرية، تتميز بأفواه كبيرة وبوجود عضو مضيء على بعض أو عدة أجزاء من الجسم. والأعضاء التى تنتج الضوء تقوم بجذب فريستها أو الأزواج الممكنة. هذه الميزات وغيرها من السمات الغريبة التى تتميز بها أسماك البحر العميق، تظهر التكيفات التطورية مع الضغط الشديد والبرد وبالأخص بيئتهم المظلمة".

وأيضا تذكر الموسوعة البريطانية: "الأمواج موجودة أيضاً فى السطوح الداخلية للمحيطات، هذه السطوح تمثل أطباقاً من التغير السريع فى كثافة الماء مع ازدياد العمق، والأمواج التى تصحبها تدعى الأمواج الداخلية.

سبب وجود هذه الأمواج الداخلية يكمن فى تأثير قوى المد والجزر أو فى تأثير الرياح أو تقلبات الضغط. أحياناً، يمكن لسفينة ما أن تسبب فى حدوث أمواج داخلية إذا كانت هناك طبقة علوية قليلة العمق والملوحة".

ويذكر نفس المصدر (الموسوعة البريطانية): "كشف "إيكمان" عن نظريته ومواهبه التجريبية فى دراسته لما يسمى بالماء الراكد الذى يؤدى إلى تحريك بطيء للقوارب لتصبح تتردد واقفة فى مكانها بسبب انتشار طبقة من المياه العذبة فوق هذا البحر والآتية من ذوبان الثلوج".

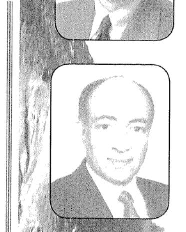
وهنا نرى وجه الإعجاز فى الآية القرآنية الكريمة هو تصريحها بوجود ظلمات فى أعماق البحار متراكمة فوق بعضها البعض، ووجود أمواج داخلية فى البحار والمحيطات العميقة والتى غالباً ما تغطى هذه البحار والمحيطات سحب ركامية تحجب قدراً مهماً من أشعة الشمس، وهذا ما كشفت عنه دراسات علماء البحار فى أواخر القرن التاسع عشر وفى القرن العشرين .. سبحان الله .

الصادرات المصرية

(فزورة) .. (بلا حل)

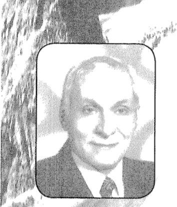
اللواء محمد البنا
رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

الدولة وضعت خططاً طموحة لزيادة حجم الصادرات المصرية . وتولى إهتماما خاصا للتصدير بإعتباره المحرك الرئيسى لعملية التنمية وزيادة فرص العمل.



الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

الأرز والألومنيوم الخام ومصنوعاته هما السلعتان الوحيدتان اللتين تحققين فائضا فى الميزان التجارى . ولذا يلزم الإهتمام بهما والعمل على زيادة صادراتهما ودعمهما للمحافظة على ما تحققانه من فائض



ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

نجاح سياسات التصدير إنما تتوقف فى النهاية على تنوع القاعدة الإنتاجية وإتساعها. كما تتوقف وبصفة خاصة على زيادة القدرة التنافسية للمنتج المصرى فى الأسواق العالمية التى تتوقف بدورها على عنصرين أساسيين هما الجودة والسعر فضلاً عن عوامل أخرى مثل الإلتزام بالمواصفات ومواعيد التسليم وحسن التعبئة والتغليف

حقاً إنه لغز محير .. رغم أن الدولة وضعت على رأس أولوياتها قضية تشجيع الصادرات المصرية ودفعها إلى الأمام. وتبنى رئيس الدولة لهذه القضية وقال أنها مسألة حياة أو موت. ورغم إنحيازاً لتشريعات والقوانين والمنظومتين الضريبية والجمركية للصادرات والصناعات المرتبطة بها ورغم أن المجتمع بكافة تياراته وفئاته صار يتحدث بلغة التصدير حتى تولد ما يسمى بالثقافة التصديرية.

رغم كل ما سبق الا أن الصادرات المصرية مازالت تمثل لغزاً محيراً وفزورة بلا حل .. إنها أرقام هزيلة وواقع مرير.

برأيك ماهى الأسباب التى ساعدت على تدنى أرقام الصادرات المصرية؟

والأهم من تلك الأسباب ما هى الإقتراحات والحلول العملية التى يمكن أن تساهم فعلياً فى دفع عملية التصدير إلى الأمام.

اللواء محمد البنا
رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

منذ عام 1981 فإن الدولة وضعت خططاً طموحة لزيادة حجم الصادرات المصرية وتولى اهتماما خاصا بالتصدير بإعتباره المحرك الرئيسى لعملية التنمية وزيادة فرص العمل وقد كان مردود ذلك هو زيادة الصادرات المصرية فى جميع المجالات كما هو موضح بالجدول بالصفحة المقابلة.

وترجع الزيادة فى الصادرات المصرية إلى :

1 - الدعم المستمر المقدم من الحكومة لكافة المجالات التصديرية لتسهيل حركة التجارة وإختصار الإجراءات فى كافة المجالات وعقد الاتفاقيات الدولية لزيادة حركة الصادرات .

2 - قامت المجالس التصديرية بوضع خططاً طموحة لكسب مزيد من الأسواق الخارجية بالإضافة إلى زيادة الإستثمارات فى البنية الأساسية فى الوحدات التصديرية مثل محطات التعبئة وزيادة التقنية فى المصانع المعد إنتاجها للتصدير وخاصة فى مجالات الصناعات الغذائية والملابس الجاهزة والأثاث والحاصلات الزراعية .

هذا ومن جانب الهيئة التى تشرف على الصادرات المصرية فقد قامت السلطات المختصة منذ عام 2001 باتخاذ الإجراءات التالية التى تواكب حركة الصادرات :

1 - تطوير وتحديث وإنشاء المعامل المخصصة واعتمادها محليا ودوليا .

2 - تنفيذ مشروعات تكنولوجيا المعلومات بكافة أعمال الهيئة مما يسهم فى تبسيط وتطوير كافة الإجراءات .

3 - التنسيق والتعاون مع كافة قطاعات الدولة والقطاع الخاص والمجالس التصديرية فى شتى المجالات .

4 - المشاركة الفعالة فى مسيرة تنمية الصادرات المصرية من خلال البدء فى تنفيذ مشروع التتبع وتشكيل لجان إرشادية لتقديم الدعم الفنى للمصدرين والمشاركة الفعالة فى الاجتماعات الدولية والخاصة بدراسة قواعد وإصدار شهادات المنشأ .

ونتيجة هذا النجاح فى زيادة الصادرات فتقوم الدولة حالياً بالاستجابة لبعض المتطلبات مثل ضرورة توفير النقل والأراضى الزراعية .

الصادرات المصرية

تقرير إجمالى للمجالس التصديرية (القيمة بالجنية المصرى)

م	المجالس التصديرية	من 2004/7/1 حتى 2004/12/31		2005		من 2006/1/1 حتى 2006/10/31	
		كمية	القيمة	كمية	القيمة	كمية	القيمة
1	المجلس التصديرى لمواد البناء	وحدات مختلفة	6.359.351.024.47	وحدات مختلفة	13.351.488.394.70	وحدات مختلفة	17.788.547.099.76
2	المجلس التصديرى للمنتجات الكيماوية والاسمدة	وحدات مختلفة	3.084.384.162.63	وحدات مختلفة	10.889.780.915.37	وحدات مختلفة	13.943.832.279.81
3	المجلس التصديرى للحاصلات الزراعية	وحدات مختلفة	1.513.358.996.09	وحدات مختلفة	4.748.251.638.26	وحدات مختلفة	3.634.564.084.73
4	المجلس التصديرى للسلع الهندسية والالكترونية	وحدات مختلفة	1.821.089.059.17	وحدات مختلفة	4.738.791.786.82	وحدات مختلفة	6.756.399.179.94
5	المجلس التصديرى للتشييد	وحدات مختلفة	1.513.842.376.56	وحدات مختلفة	4.246.914.722.17	وحدات مختلفة	5.183.007.756.49
6	المجلس التصديرى للغزل والمنسوجات	وحدات مختلفة	1.189.524.508.28	وحدات مختلفة	1.935.735.005.22	وحدات مختلفة	1.330.951.214.05
7	المجلس التصديرى للصناعات الغذائية	وحدات مختلفة	1.725.530.075.11	وحدات مختلفة	3.883.997.952.56	وحدات مختلفة	4.003.552.898.64
8	المجلس التصديرى للملابس الجاهزة	وحدات مختلفة	974.866.116.52	وحدات مختلفة	3.168.412.147.45	وحدات مختلفة	4.449.609.903.66
9	المجلس التصديرى للمفروشات	وحدات مختلفة	1.022.176.127.81	وحدات مختلفة	2.577.540.109.34	وحدات مختلفة	2.620.813.448.21
01	المجلس التصديرى للادوية والامصال	وحدات مختلفة	337.398.706.44	وحدات مختلفة	686.936.722.69	وحدات مختلفة	689.835.096.72
11	المجلس التصديرى للجلود والاحذية والمنتجات الجلدية	وحدات مختلفة	218.093.674.43	وحدات مختلفة	546.675.898.94	وحدات مختلفة	642.411.715.94
21	المجلس التصديرى للاثاث	وحدات مختلفة	180.949.745.58	وحدات مختلفة	477.897.153.47	وحدات مختلفة	747.180.039.99
31	المجلس التصديرى للكتب والمصنفات الفنية	وحدات مختلفة	205.078.320.92	وحدات مختلفة	59.752.173.10	وحدات مختلفة	78.068.678.68
41	المجلس التصديرى لتكنولوجيا المعلومات	وحدات مختلفة	9.515.644.43	وحدات مختلفة	14.725.536.53	وحدات مختلفة	5.895.506.64
	الاجمالى		20.155.158.538.44		51.326.900.156.62		61.874.668.903.26

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

أهم الموازين السلعية لعام 2006/2005 مقارنا بعام 2005/2004

الميزان السلعي للبترول:-

حقق الميزان السلعى للبترول فائضا بلغ 4863.2 مليون دولار فى عام 2006/2005 بزيادة قدرها 3539.5 مليون دولار عن عام 2005/2004 وبنسبة زيادة قدرها 267.4% حيث بلغت متحصلات الصادرات 10222.4 مليون دولار بينما مدفوعات الواردات بلغت 5359.2 مليون دولار مقابل 5299 مليون دولار و3975.3 مليون دولار فى الفترة السابقة على الترتيب .

ومما يجدر ذكره أن فائض البترول الخام قد ارتفع من 298.8 مليون دولار إلى 369.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 27.5% كما أرتفع الفائض من منتجات البترول من 12.9 مليون دولار إلى فائض قدرة 856.8 مليون دولار وارتفع الفائض من تموين السفن والطائرات بالوقود من 726.9 إلى 827.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 13.9 % فى حين ارتفع فائض الغاز الطبيعى من 285.1 مليون دولار إلى 2809 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 885.3 % وفيما يلى الأهمية النسبية للفائض أو العجز للميزان السلعى للبترول (مليون دولار)

مليون دولار

بيان	2006/ 2005		2004/2005		%
	(1) قيمة	%	(2) قيمة	%	(2) : (1)
بترول خام	369.6	7.5	298.8	22.6	127.5
منتجات بترولية	856.8	17.6	12.9	1	6642
تموين سفن وطائرات بالوقود	827.8	17	726.9	54.9	113.9
غاز طبيعي	2809	57.8	285.1	21.5	985.3
جملة	4863.2	100	1323.7	100	367.4

مما سبق يتبين أن الأهمية النسبية للفائض من البترول الخام قد انخفضت من 22.6 % إلى 7.6 % وأن أهمية المنتجات البترولية قد ارتفعت من 1 % إلى 17.6% وأن تموين السفن والطائرات قد انخفضت أهميته من 54.9 % إلى 17 % وبذلك فإن المنتجات البترولية وتموين السفن والطائرات قد انخفضت أهميتها النسبية من 55.9% إلى 34.6 % فى حين ارتفع الفائض من البترول الخام والغاز الطبيعى من 44.1 % إلى 65.4 % وبذلك فإن الزيادة فى الفائض من البترول تحققت من الزيادة في الصادرات من الغاز الطبيعى حيث بلغت الصادرات منه 2809 مليون دولار مقابل 285.1 مليون دولار فى الفترة السابقة بنسبة زيادة قدرها 885.3 % وأن الصادرات من المنتجات وتموين السفن والطائرات قد ارتفعت من 802 مليون دولار إلى 981 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 22.3 % فى حين أن وارداتها قد ارتفعت من 75.1 مليون دولار إلى 153.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 104 % .

ومن الضرورى أن يتم التركيز على زيادة الصادرات من المنتجات وخفض الصادرات من البترول الخام وفى نفس الوقت نخفض من الوردات من المنتجات ما أمكن ذلك .

الميزان السلعى للقطن الخام ومنتجاته والمواد النسيجية الأخرى:

انخفض الفائض لهذه المجموعة السلعية من 318.9 مليون دولار فى 2004 / 2005 إلى 224.4 مليون دولار فى عام 2005/ 2006 بنسبة خفض قدرها 29.6 % حيث بلغت صادراتها 1017.4 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 2.4 % فى حين ارتفعت وارداتها إلى 793 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 9.7 % .

وبالنسبة للقطن الخام فقد انخفض الفائض من 68.5 مليون دولار الى 51.3 مليون دولار فى حين ارتفع الفائض فى السجاد والأغطية من 68.3 مليون دولار إلى 84.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 24.3 وانخفض العجز فى الخيوط والألياف التركيبية الاصطناعية من – (310) مليون دولار إلى – (25) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.4 %.

فى حين أن الفائض من باقى المجموعة (غزل القطن والمنسوجات القطنية والملابس الجاهزة) قد انخفض من 443.8 مليون دولار إلى 337 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 24.1 % .

أن هذه المجموعة السلعية هى المجموعة الوحيدة – بالإضافة إلى مجموعة البترول . هى التى تحقق فائضاً ويجب الاهتمام بها والمحافظة على زيادة صادراتها بالمحافظة على الدول التى نصدر إليها والسعى لفتح أسواق جديدة لمنتجاتها .

وفيما يلى الأهمية النسبية للفائض أو العجز لأهم سلع المجموعة:

مليون دولار

بيان	2006/ 2005		2005 / 2004		%
	(1) قيمة	%	(2) قيمة	%	(2) : (1)
قطن خام	51.3	22.9	68.5	21.5	74.9
غزل القطن	–(25.8)	(11.5)-	4.4	1.4	(586.3)-
منسوجات قطنية	163.3	73	283.9	89.0	57.7
ملابس جاهزة	173.2	77.2	159.9	50.1	108.3
خيوط وألياف تركيبية	– (250)	– (111.4)	– (310)	– (97.2)	80.6
سجاد وأغطية أرضيات	84.9	37.8	68.3	21.4	124.3
أخرى (غير بين)	27.0	12.0	43.9	13.8	61.5
جملة	224.4	100	318.9	100	70.4

ان الفائض أو العجز فى أهم السلع الوارد بيانها فى الجدول السابق تمثل 88 % من إجمالى الفائض مقابل 86.2 % فى الفترة السابقة . من الجدول السابق يتبين أن المنسوجات القطنية قد انخفضت الأهمية النسبية للفائض منها من 89 % إلى

73% بينما أرتفعت للملابس الجاهزة من 50.1% الى 77.2% . وأن الأهمية النسبية للفائض من عزل القطن قد انخفضت من 1.4 % إلى – (11.5%) فى حين أن العجز فى الخيوط والألياف التركيبية قد انخفض من – (97.2) % إلى – (111.4) %.

أن الصادرات من القطن الخام قد ارتفعت من 137.8 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 155.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 12.7 % وأن الواردات منها قد ارتفعت من 69.3 مليون دولار إلى 104 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 50 % وكذلك انخفضت الصادرات من غزل القطن من 117.2 مليون دولار إلى 104.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 10.7 % فى حين ارتفعت الواردات منها من 112.8 مليون دولار إلى 130.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 15.7 % . أما بالنسبة للمنسوجات القطنية والملابس الجاهزة فقد انخفضت صادراتها من 602.7 مليون دولار إلى 576.8 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 4.3% وأن وارداتها ارتفعت من 158.9 مليون دولار إلى 239.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 50.9 % .

ولذلك فإننا يلزم أن نهتم بزراعة القطن وتسويقه وحلجه وكبسه وأن نركز على الأنواع طويلة التيلة منها التى تتمع بميزة إنتاجها خاصة وأن الطلب على القطن المصرى كبير وأن نحافظ على زيادة الصادرات من غزل القطن وأن نطور صناعتها وأن نحافظ على أسواقها الخارجية بل وندرس زيادة أسواقها الخارجية لكى نزيد من إمكانية تصنيع القطن بدلا من أن نصدره خاما وأن نهتم بهذه المجموعة السلعية لأنها المجموعة السلعية الوحيدة التى تحقق فائضا بخلاف البترول كما سبق أن أوضحنا .

الميزان السلعى للآلات والأجهزة والمعدات الكهربائية وأجزائها :

حقق الميزان السلعى لهذه المجموعة عجزا قدره –(1348.9) مليون دولار مقابل –(1280.3) مليون دولار فى الفترة السابقة بنسبة زيادة قدرها 5.4 % حيث ارتفعت الصادرات من 272.5 مليون دولار إلى 325.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 19.6 % كما ارتفعت الواردات من 1516.5 مليون دولار إلى 1674.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 7.3 % .

ولقد بلغ العجز فى السلع الوارد ذكرها فى بيانات البنك المركزى 673.7 مليون دولار مقابل 594.3 مليون دولار فى الفترة السابقة بنسبة 49.9 % ، 46.1 % على الترتيب من إجمالى العجز بالمجموعة ولقد بلغ العجز فى الأجهزة الآلية ذات محرك كهربائى للاستعمال المنزلى - (85) مليون دولار مقابل – (225.2) مليون دولار فى الفترة السابقة بنسبة خفض قدرها 62.3 % كما ارتفع أيضا العجز فى التلفزيونات وأجهزة الارسال واستقبال الهاتف أو البرق أو الراديو من (149.2) مليون دولار إلى (181.1) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 21.4 %.

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية للفائض أو العجز للسلع الواردة فى بيانات البنك المركزى.

مليون دولار

بيان	2005/2006 (1) قيمة	%	2005/ 2004 (2) قيمة	%	% (1) : (2)
محركات ومولدات كهربائية وأجزاؤها	- (133.8)	9.9	(46) -	3.6	290.9
أجهزة آلية ذات محرك كهربائي للاستعمال المنزلي	- (85)	6.3	- (225.2)	17.4	37.7
آلات تكييف هواء	- (51.6)	3.8	- (19.2)	1.5	268.8
ثلاجات ومجهزات كهربائية للاستعمال	- (72.2)	5.4	- (43.8)	3.4	164.8
تليفزيونات وأجهزة ارسال واستقبال الهاتف	- (181.1)	13.4	- (149.2)	11.6	121.4
أجهزة حاسب آلي وبرامجها	- (150)	11.1	- (110.9)	8.6	135.3
أخرى	- (675.2)	50.1	- (695)	53.9	97.2
جملة	(1348.9)	100	-(1289.3)	100	108.5

ومن ذلك يتبين أن العجز فى الأجهزة الآلية ذات محرك كهربائى للاستعمال المنزلى تبلغ نسبته 6.3 % من إجمالى عجز المجموعة السلعية مقابل 17.4 % فى الفترة السابقة وأن العجز فى التلفزيونات وأجهزة إرسال واستقبال الهاتف تبلغ نسبته 13.4 % مقابل 11.6 % فى الفترة السابقة وارتفعت الأهمية النسبية للعجز فى آلات تكييف الهواء من 1.5 % إلى 3.8 % كما وارتفعت كذلك الأهمية النسبية للثلاجات والمجمدات من 3.4 % إلى 5.4% ويلزم أن نرشد السلع الاستهلاكية المعمرة الواردة بهذه المجموعة مثل الثلاجات والمجمدات والتليفزيونات وأجهزة الإرسال وآلات تكييف الهواء خاصة تلك التى لها بديل يصنع محليا.

الميزان السلعى للحبوب:

انخفض العجز فى هذه المجموعة من . (1439.3) مليون دولار إلى (1130.5) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 21.5 % حيث انخفضت الواردات منها من 1762.3 مليون دولار إلى 1391.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 21.1 % بينما انخفضت الصادرات من323 مليون دولار إلى260.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.3 %.

ولقد انخفض العجز فى القمح من – (1107.1) مليون دولار إلى (880.1) مليون دولار بنسبة 20.5 % كما انخفض العجز من الذرة من – (442.5) مليون دولار إلى – (350.6) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 17.4% كما انخفض الفائض من الأرز انخفاضاً طفيفاً من 138.3 مليون دولار إلى 133.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 3.2 % ، وانخفض العجز من الحبوب واثمار زيتية من – (141.1) مليون دولار إلى – (52.6) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 62.7 % .

ومن اللازم أن نركز فى هذه المجموعة على زيادة الصادرات من الأرز لتعويض جزءاً من واردات القمح الذى لا يجب أن نقلل من وارداته إلا بقدر زيادة الإنتاج المحلى للقمح ونزيد أيضا وارداتنا من حبوب وأثمار زيتية ونباتات للصناعة، حتى نزيد من استخراج الزيوت لمواجهة ازدياد الزيوت فى مجموعة المواد الغذائية خاصة وأن المحاصيل الزيتية المحلية تغطى حوالى 13 % من الاستهلاك حيث أن الاستهلاك الفعلى لزيوت الطعام فى مصر يصل إلى حوالى 1.1 مليون طن فى العام وأن المحاصيل الزيتية تغطى 140 ألف طن من الزيت، وأن طاقة المصانع التى تقوم باستخلاص الزيوت من البذرة تصل إلى 436 ألف طن من الزيت ولذلك يلزم أن نزيد وارداتنا من البذور الزيتية لاستكمال الإنتاج المحلى منها وأن زيادة الواردات منها سوف ينعكس على الميزان السلعى للمواد الغذائية وذلك بخفض الواردات من الشحوم والدهون والزيوت الحيوانية والنباتية ومنتجاتها .

الميزان السلعى للمواد الغذائية :

انخفض العجز فى هذه المجموعة من – (1180.1) مليون دولار فى عام 2004 /2005 إلى – (1233.4) مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 4.5 % .

وأهم سلع هذه المجموعة قد حقق عجزا قدره – (1224) مليون دولار مقابل – (1237.3) مليون دولار فى العام السابق والسلعة الوحيدة التى تحقق فائضا قدره 40.4 مليون دولار مقابل 25.8 مليون دولار فى العام السابق هى الفواكه واثمار.

والجدول التالى يوضح العجز أو الفائض والأهمية النسبية لسلع تلك المجموعة

(مليون دولار)

بيان	2005/2006 (1) قيمة	%	2004/2005 (2) قيمة	%	(1) : (2)
لحوم ومحضراتها	(237.9)	(19.4)	(190.9)	(15.4)	124.6
أسماك ومحضراتها	(96.1)	(7.8)	(93.7)	(7.6)	102.6
ألبان ومنتجاتها وبيض	(85.5)	(7.0)	(89.2)	(7.2)	95.9
فواكه وأثمار	40.4	3.3	25.8	2.1	156.6
شاي	(85.2)	(7.0)	(93.2)	(7.5)	91.4
شحوم ودهون وزيوت حيوانية ونباتية ومنتجاتها	(519.8)	(42.5)	(515.7)	(71.7)	100.8
سكر خام ومصنوعات سكرية	(90.8)	(7.4)	(88.8)	(7.2)	102.3
تبغ	-(149.1)	- (12.2)	- (192)	(15.5)	77.7
جملة	(1224)	100	(1237.7)	100	98.9

ومن الجدول تبين أن الشحوم والدهون والزيوت النباتية ومنتجاتها تمثل 42.5% من العجز المحقق فى أهم السلع وقدره (1224) مليون دولار مقابل 41.7% فى العام السابق وأن قيمة العجز بها قد ارتفع بنسبة 0.8 % وأن العجز فى التبغ تبلغ نسبته 12.2 % مقابل 15.5% فى العام السابق وقيمة العجز قد انخفض من (192) مليون دولار إلى (149.1) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 22.3 % وأن العجز فى اللحوم ومحضراتها تبلغ نسبته 19.4 % من العجز المحقق مقابل 15.4 % فى العام السابق حيث ارتفع العجز من - (190.9) مليون دولار إلى (237.9) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 24.6 % وبالنسبة للسكر الخام والمصنوعات السكرية فقد انخفضت نسبته من 7.2 % إلى 7.4 % حيث ارتفع العجز من . (88.8) مليون دولار إلى (90.8) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 2.3 % وكما أوضحنا سابقا فى الميزان السلعى للحبوب من ضرورة التوسع فى استيراد البذور الزيتية لتصنيعها واستخراج الزيوت والاستفادة من المخلفات فى إنتاج العلف وذلك بهدف تقليل الواردات من الزيوت الغذائية حتى تقل الفجوة بين الواردات والصادرات منها وبالنسبة للسكر الخام ومصنوعات سكرية فإنه نظراً لأن استهلاك الفرد من السكر قد أرتفع ليصل فى عام 2003 إلى حوالى 33 كيلو جرام / فرد/ سنه وهو معدل مرتفع كثيرا سواء عن المعدل العالمى 20 كيلو جرام/ فرد/ سنة ، أو المعدل الافريقى 13.6 كيلو جرام / فرد/ سنه أو المعدل الصحى وهو 24 كيلو جرام / فرد / سنه ، ولذا فإنه من اللازم أن يتم ترشيد استهلاك السكر بكافة السبل سواء السعرية أو التوعية الصحية وأن نزيد من وارداتنا من السكر الخام للاستفادة من الطاقات المتاحة فى تكريره وأن نكثف الجهود لزيادة الإنتاج برفع كفاءة تشغيل مصانع السكر القائمة واستغلال كامل طاقاتها التصميمية .

الميزان السلعى للمركبات والعربات ووسائل النقل الأخرى:

ارتفع العجز فى هذه المجموعة من . (634.1) مليون دولار إلى (1497.6) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 136.2% ولقد تركز العجز فى أجزاء ولوازم وبطاريات السيارات وقطع غيارها حيث ارتفع العجز بها من . (382.9) مليون دولار إلى (796.0) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.9 % حيث ارتفعت الواردات من 430.7 مليون دولار إلى 892.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.3% فى حين ارتفعت الصادرات من 47.8 مليون دولار إلى 96.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 102.3% .

الميزان السلعى للمعادن العادية ومنتجاتها :

ارتفع العجز بهذه المجموعة من (275.1) مليون دولار إلى عجز قدره (751.4) مليون دولار ومن أهم سلع هذه المجموعة التى عكست هذا التطور:

الصادرات المصرية........

• الومنيوم خام ومصنوعاته:-

ارتفع الفائض من 139.9 مليون دولار إلى 177.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 26.7% حيث ارتفعت الصادرات من 302.9 مليون دولار إلى 329.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 8.7% و انخفضت الواردات من 163 مليون دولار إلى 152 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 6.7% وهى صناعة هامة ويلزم المحافظة عليها وتطويرها ودعمها لما تحققه من دعم للاقتصاد القومى.

• نحاس ومصنوعاته

ارتفع العجز بها من . (40.9) مليون دولار إلى (75.8) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 85.3% حيث انخفضت الصادرات من 31.8 مليون دولار إلى 20.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 34.3 % بينما ارتفعت الواردات من 72.7 مليون دولار إلى 96.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 33 %.

• حديد خام وحديد وصلب ومصنوعاتهما:

ارتفع العجز الذى تحقق من (293.3) فى عام 2005/2004 إلى (761.3) مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 159.6% حيث ارتفعت الصادرات من 830.9 مليون دولار إلى 881 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 6% فى حين ارتفعت الواردات من 1124.2 مليون دولار إلى 1642.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 46.1% .

ومما يجدر ذكره أنه بخلاف مجموعة القطن ومنتجاته والمواد النسيجية الأخرى التى تحقق فائضا فإن الأرز والألومنيوم الخام ومصنوعاته هما السلعتان الوحيدتان اللتين تحققين فائضا فى الميزان التجارى ، ولذا فيلزم الاهتمام بهما والعمل على زيادة صادراتهما ودعمهما للمحافظة على ما تحققانه من فائض .

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحرى

التصدير... خارطة طريق للحاق بالمستقبل

«التصدير أو... الموت» شعار يابانى

تموج إقتصاديات العالم بتيارات اقتصادية متعددة وتكتلات كاسحة وعولمة ليس لها حدود وسقوط للحواجز التجارية المتمثل فى اتفاقية الجات وكلمة «الجات» هى المقابل للحروف اللاتينية "GATT" والتى بدورها الحروف العبارة "The General Agreement on Tariff and Trade" والتى تعنى باللغة العربية «الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة» والتى تضمنت تخفيضات جمركية من جانب الدول الأعضاء (136 دولة) وقواعد للحد من استخدام الإجراءات التجارية التقييدية (الحظر، الحصص، الكمية، القيود الإدارية ... إلخ).

وتأخذ قضية التصدير حيزاً واسعاً من اهتمام الجهات الحكومية والقطاعين العام والخاص ويلقى هذا الاهتمام صدى واسعاً فى مختلف الندوات واللقاءات الاقتصادية وفى الصحافة المحلية.

* يقول الدكتور مصطفى السعيد فى كتابه «الاقتصاد المصرى وتحديات المرحلة الراهنة».

«إن هناك واقعاً أصبح من المستحيل انكاره وهو أن عمليات التصدير المصرى تعانى من مظاهر ضعف كثيرة ومتعددة وهذا لا ينفيه ما ينشر أحياناً فى وسائل الإعلام من أرقام أو تصريحات على عكس هذه الحقيقة ولأسباب كثيرة تمتد جذورها منذ سياسة الانفتاح الاقتصادى فى أوائل السبعينات شاهدت الواردات نمواً مستمراً لم يواز نمو مماثل فى الصادرات وطوال عقد الثمانينات فإن الفجوة بين الواردات والصادرات أخذت فى التزايد.

* يقول أحمد سعيد النجار فى مجلة الاتجاهات الاقتصادية الاستراتيجية (يناير 2003).

- صادرات مصر التى كانت فى عام 1960 تبلغ 346% من قيمة صادرات كوريا الجنوبية لا تشكل فى عام 2000 سوى 2.7% من تلك الصادرات.

- صادرات مصر التى كانت فى عام 1965 تبلغ 86% من قيمة صادرات اندونيسيا أصبحت فى عام 2001 لا تشكل سوى 6.4% من تلك الصادرات.

- العجز فى الميزان التجارى المصرى بلغ وفقاً لبيانات صندوق النقد الدولى 36.7 مليار دولار فى الأعوام 1999/ 2000 / 2001.

* يقول محمد باشا (الأهرام الاقتصادى) الأمر المؤكد أن أهمية توسيع دائرة التصدير للمنتجات المصرية تحقق أهدافاً قومية تتمثل فى :

1- إصلاح الخلل فى الميزان التجارى والحد من العجز فيه.

2- زيادة التصدير تعنى ببساطة شديدة فتح أسواق جديدة للسلع المصرية وهو ما يتطلب - بالضرورة - تحسين وتطوير المنتجات وزيادة جدتها حتى تواجه المنافسة.

3- ظاهرة تزايد عجز الميزان التجارى تؤثر على أوضاع ميزان المدفوعات ككل وبالتالى على سعر الصرف ومعدلات النمو وتوازن الموازنة العامة والارتفاع الشديد فى معدلات التضخم والانخفاض المقابل فى مستويات المعيشة.

4- زيادة التصدير ستؤدى زيادة الإنتاج الذى بدوره سيؤدى إلى خفض معدل تكلفة الوحدة السلعية ويعزز اقتصاد الإنتاج الكمى الكبير كما يسهم فى حل جزء من أزمة البطالة كما ستتاح للقطاع الخاص فرصة مضاعفة دوره ونموه بما يمكنه من القيام بدوره التصديرى بفاعلية.

وإذا كان الأمر كذلك - وهو كذلك بالفعل - فيجب:

* البحث عن الحقائق بموضوعية كاملة دون مغالاة أو استهانة أو الاستناد إلى مؤشرات إحصائية دعائية بعيدة عن الواقع.

* تحليل الأسباب التى تكمن وتفسر مظاهر ضعف الأداء التصديرى.

* اقتراح السياسات الواجبة الاتباع لعلاج مظاهر هذا الضعف.

* اتخاذ الإجراءات اللازمة لعلاج هذه السلبيات تحقيقاً للتنمية.

تنمية الصادرات.. كيف؟

لا أجد ضرورة ملحة للحديث عن مشاكل ومعوقات التصدير لأننا كلنا نعرفها ليس المتخصص فى علم الاقتصاد ورجال الأعمال من منتجين ومصدرين فحسب ولكن أيضاً كل متابع ومهتم بأمور السياسة والعمل العام. لذلك سأتجه للحديث مباشرة عن خارطة طريق للحاق بالمستقبل تتضمن ثلاثة عشر بنداً هى حصيلة وجهات نظر وآراء واقتراحات وتوصيات الخبراء والمختصين فى مجال التجارة الخارجية.

أولاً: المنتجات الزراعية والصناعية:

على سبيل تنشيط الذاكرة يحتل القطن المرتبة الأولى فى قائمة الصادرات الزراعية ويأتى الأرز فى المرتبة الثانية وتتصدر البطاطس قائمة صادرات الخضروات بينما يمثل البرتقال المرتبة الأولى فى الصادرات الفواكه وتعد النباتات الطبية والعطرية ونباتات العطارة من الحاصلات غير التقليدية التى تتمتع مصر بعديد من المزايا سواء فى إنتاجها أو تصديرها ورغم أن مصر كانت تحتل المركز الرابع فى قائمة الدول المنتجة الثوم عالمياً فإن عدم الاهتمام بالتقاوى والإصابات الوبائية بالأمراض الفطرية أدى إلى تراجع حجم صادراتنا منه أما الطماطم فإن قصور عمليات الجمع والتعبئة والنقل والتداول تؤدى إلى إرتفاع نسبة الفاقد والتالف مما يقلل الكميات المصدرة ويشير الواقع إلى تصدير كميات متواضعة من الزهور رغم مزاياها التنافسية أما الجلود والأثاث والملابس الجاهزة فيمكن القول - دون تردد - أن الأرقام لا تتناسب مع الإمكانيات والخبرات المتاحة.

وقد تضمنت توصيات «منتدى التصدير» الذى نظمه الأهرام الاقتصادى مع الغرفة التجارية بالإسكندرية (نوفمبر 1999) التوصيات الآتية:

1- وضع خريطة زراعية تشمل الإنتاج كماً ونوعاً والاستهلاك المحلى والصناعى حتى يمكن الوفاء بالاحتياجات التصديرية.

2- وضع مواصفات قياسية للصادرات الزراعية (الخضر والفاكهة) تكون أساساً للتصدير.

3- الاتجاه إلى الزراعة الحيوية والإقلال من استخدام المبيدات والكيماويات التى تعتبر عائقاً كبيراً أمام الصادرات الزراعية فى الأسواق الخارجية.

4- التوسع فى محطات التعبئة الحديثة وتقدير التسهيلات فى إنشائها واعفائها من الضرائب والرسوم الجمركية.

5- استغلال خطة الدولة فى مناطق الاستزراع الجديدة ذات المساحات الكبيرة لزراعة الأصناف المطلوبة عالمياً من الخضر والفاكهة والنباتات الطبية والعطرية والزهور لتكون مناطق إنتاجية تصديرية متكاملة الخدمات.

ثانياً: النقل بأنواعه المختلفة:

لأهمية النقل بأنواعه المختلفة (جوى - بحرى - برى) بالنسبة للصادرات المصرية ولوجود العديد من المشاكل والمعوقات فى هذا القطاع الحيوى يجب تخفيض تكاليف النقل للصادرات المصرية وما يرتبط بها من نفقات أخرى وقد تضمنت دراسة «تخفيض تكاليف النقل الصادرات المصرية» التى قام بها مشروع تحليل واصلاح السياسات الاقتصادية والتنمية Depra «يوليو 1999» التوصيات الآتية:

1- النقل الجوى

* تحسين كفاءة وكفاية تسهيلات النقل الجوى لتخفيض التكاليف والغاء التأخير والتلف.

* توسيع طاقة الشحن خلال مواسم الذرة من أجل تخفيض النفقات المرتفعة وعدم ضياع الفرص التصديرية التى تتوافر فى ذلك الوقت.

* تدعيم التشريع حتى يتم تجنب تعارض المصالح والتحيز ضد القطاع الخاص الذى يعمل فى هذا النشاط فى مواجهة القطاع العام.

* معظم طائرات شركة مصرى للطيران طائرات ركاب وليست بضائع وهى - عادة - خالية من المخازن أو مخازنها ذات سعة ضيقة وذلك لتركيز الاهتمام على الراكب لأنه ذو عائد اقتصادى أفضل ويتطلب الأمر إضافة طائرة نقل مملوكة أو مستأجرة سواء قطاع أو خاص أو استثمارى للقضاء على مشكلة عدم وجود فراغات للصادرات الزراعية.

2- النقل البحرى

* تحسين كفاءة عمليات الموانى من خلال التحديث والتطوير المستمر.

*زيادة طاقة الموانى من خلال تيسير إنشاء الموانى الجافة ومن خلال الإختيار الواعى للاستثمارات المطلوبة لتوسيع الموانى وتحديثها.

* تخفيض زمن التأخير فى التعامل مع الشحنات المصدرة من خلال إجراء إصلاح جمركى واتباع التكنولوجيا الجديدة التى تقوم على تبادل البيانات الكترونياً.

* تحسين عمليات السكك الحديدية التى تخدم الموانى من خلال تحسين الوصلات بين الموانى وخطط السكك الحديدية.

3- النقل البرى

* تخفيض التكاليف المرتفعة المرتبط بالشاحنات والمبردات الجديدة وذلك بتخفيض الضرائب والرسوم والجمارك.

* تحسين إنتاجية الشاحنات عن طريق تخفيض زحام الطرق وذلك من خلال إدارة أفضل لحركة المرور وصيانة الطرق وعدم

التحميل الزائد وزيادة الأمان وانضباط السائقين.

* تيسير إنشاء نظم معلومات تربط القائمين بعمليات النقل البرى مع الشحنات المتاحة.

* توسيع شبكات الطرق وزيادة مشاركة القطاع الخاص لأقصى حد من خلال القيام بمشروعات الإنشاء والتشغيل وتحويل الملكية BOT.

ثالثاً: التسويق:

أصبح من الضرورى الاهتمام بقضية التسويق حتى لا يمثل الإنتاج بدون قدره على التسويق عبئاً على التمنية واهدار الاستثمارات والموارد ويؤكد خبراء التسويق أن معظم الشركات المصرية مازالت تعتمد على الأساليب التقليدية ويجب إيجاد مفهوم تسويقى حديث وإعداد دراسات عن أحوال الأسواق الخارجية بجانب توفير كوادر تسويقية محترفة. إن التسويق أصبح علماً وتكنولوجيا ويحتاج إلى عقلية ابتكارية وليس فهلوة أو شطارة لأن البيع نشاط فرعى أما التسويق فهو نشاط متكامل يعتمد على دراسة الأسواق والمستهلكين وأذواقهم وعاداتهم ويعتبر المجال التسويقى الحلقة الأساسية لضمان إنتاج سلعة قابلة للبيع وليس للتخزين.

وترتكز مفاهيم التسويق الحديث على 3 مفاهيم أساسية:

الأول: الوعى بأن القدرة على البقاء فى ظل المنافسة الشرسة مرهون بالقدرة على ارضاء المستهلكين من حيث توفير السلع والخدمات بجودة وسعر مناسب.

الثانى: إن المتغيرات العالمية تحتم الاهتمام بالتعرف على رغبات المستهلكين لضمان التسويق.

الثالث: إن جمع وتوفير الدراسات والمعلومات عن الأسواق الخارجية أصبحت تسبق عملية الإنتاج. وليس من الضرورى قيام كل مصدر بتسويق منتجاته حيث أن تكلفة التسويق باهظة لذا فإن الحل الأمثل هو إنشاء شركات تسويقية متخصصة إلى جانب تقوية الكيانات الموجود تقوم بخدمة مجموعة من المصدرين وتوجههم إلى إنتاج السلع المطلوبة فى الأسواق الخارجية لحسابهم وتختص بالترويج للمنتجات المصرية على غرار هيئة تنمية التجارة الخارجية اليابانية جيترو وتتولى رصد وتجميع المعلومات وإعداد الفرص التصديرية المتاحة ودراسة الأسواق وتوصيف احتياجاتها والتعرف على متطلباتها وقيودها.

رابعاً: التعبئة والتغليف

من المعروف أن صناعة التعبئة والتغليف تمثل ركناً أساسياً فى حماية المنتجات الزراعية والصناعية حيث تعمل العبوة المناسبة على المحافظة على المنتجات فى حالة طبيعية جيدة وتحميها من التلف البيولوجى والميكانيكى ومن الحشرات كما أنها تسهل عملية التداول ونقل وتوصيل المنتجات إلى المستهلك النهائى End User علاوة على أنها تظهر السلعة وتوضح طرق حفظها وتخزينها واستخدامها كما تقوم بدور الدعاية للمنتج أى أن العبوة «تحوى وتحمى وتبيع» لذلك تعتبر أحد أهم الركائز الأساسية التى يمكن من خلالها زيادة القدرة التنافسية للصادرات المصرية وهى ليست عملية شكلية أو تكميلية مما يتطلب تشجيع وتطوير وتنشيط تقنيات صناعة العبوات والكراتين بأنواعها المختلفة وكما يقول الخبير الدولى روبرت سيرنيو المتخصص فى علم الطباعة والتغليف «العبوة هى أكثر سبل حماية المنتجات فعالية» ومن المعروف أن بعض المصدرين يضطرون أحياناً إلى استيراد العبوات والكراتين لجودتها وخامتها وهذه الأسعار - إضافة إلى بعض الرسوم - كلها أمور تحمل السلعة عبئاً سعرياً يقلل من فرصتها فى المنافسة.

خامساً: الجودة الشاملة

مراعاة الالتزام بمفاهيم الجودة الشاملة وتطبيق نظم الجودة العالمية «الأيزو» فى جميع مراحل العملية الإنتاجية (التشطيب النهائى، الأسلوب الأمثل للتعبئة والتغليف .. إلخ) مع الاهتمام بالتسويق والترويج المنتجات فى الأسواق الخارجية بشكل علمى مدروس دون التعامل بنظام القطعة أو الصفقة بل الاهتمام باستمرار الصفات التصديرية بصفة دائمة.

سادساً: نقط التجارة الدولية

التوسع فى إنشاء نقط التجارة الدولية لتغطى جميع محافظات مصر لتقديم خدماتها للمصدرين لتصدير سلعهم للأسواق الخارجية من خلال الإلمام الكافى بعملية التصدير ومتطلباتها وأهم المستوردين لكل سلعة فى هذه الأسواق والسلع المنافسة وأسعارها ووسائل النقل الجوى والبحرى والبرى المتاحة.

سابعاً: مكاتب التمثيل التجارى

الدعم الفنى والمالى لمكاتب التمثيل التجارى فى الخارج لتعظيم استفادة المصدرين وامدادهم بالمعلومات والمتغيرات العالمية فى مجال التجارة الدولية بجانب فتح أسواق تصديرية جديدة خاصة فى الدول الإسلامية والكومنولث الروسى ودول الكوميسا وأمريكا اللاتينية وهى الدول التى قد يكون للصادرات المصرية فيها ميزة تنافسية فضلاً عن إبرام الاتفاقيات التجارية الثنائية للمساعدة على تكثيف التسويق فى تلك الأسواق.

ثامناً: المعارض والبعثات الترويجية

إقامة شبكة من المعارض وإرسال البعثات الترويجية للتعريف بالسلع المصرية فى الخارج مدعماً بالكتالوجات والبيانات والأسعار والمواصفات.

تاسعاً: التكتلات الاقتصادية:

يصعب فى الظروف الحالية للاقتصاد العالمى وما يستم به من سيطرة الشركات المتعددة للجنسيات على النسبة العالية من حجم التجارة العالمية ومع المستجدات المتمثلة فى قيام تكتلات وكيانات اقتصادية كبيرة (الاتحاد الأوروبى Eu، رابطة التعاون لدول جنوب شرق أسيا Asean منتدى التعاون الاقتصادى بين أسيا والباسفيك APEC منظمة التجارة الحرة بين أمريكا وكندا والمكسيك NAETA السوق المشتركة لأمريكا الوسطى CACM الاتحاد الكاريبى والسوق المشتركة لدول الكاريبى CARICOM المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا ECCAS ... إلخ) يصعب أن تحقق دولة نامية طفرة كبيرة فى التصدير دون أن تتعاون بشكل أو بآخر مع الشركات المتعددة الجنسيات بإعتبار أن التحديات التى ينطوى عليها هذا التعاون من الضرورى أن تحفز استجابات دافعة لتحسين وتطور الأداء التصديرى شرط أن يتم هذا التعاون بقدر من الحذر والموضوعية وإيجاد مجالات وتحديد شروط تحقق المصالح المشتركة للطرفين وعلى نحو متوازن.

عاشراً: السوق العربية المشتركة

تركيز السيناريوهات على ضرورة المضى قدماً فى السوق العربية المشتركة التى تمثل منطقة جغرافية متصلة تزيد رقعتها على عشر مساحة الأرض وتطل على خمسة من أهم المحطات والبحار الدولية بالإضافة إلى مواردها البشرية التى تبلغ ما يزيد عن الثلاثمائة مليون نسمة تمثل 5% من سكان المعمورة ويجب تدعيم موقفها وتطوير آلياتها حيث أن حجم التجارة العربية البينية لم يتجاوز 10% نتيجة تباين الأنظمة والظروف والموارد فضلاً عن تردى العلاقات العربية - العربية.

حادى عشر: المنافسة السعرية

هناك العديد من المنتجات المصرية الزراعية والصناعية وصلت فى جودتها وحسن تغليفها وتعبئتها على المستوى الذى يسمح لها بالمنافسة فى أسواق العالم المختلفة إلا أن المنافسة السعرية مازالت تقف أمام تنمية وزيادة هذه الصادرات ويتطلب الأمر:

1- إلغاء أو تخفيض الرسوم الجمركية وضريبة المبيعات على المعدات والآلات الرأسمالية اللازمة للإنتاج لمعاونة المنتجين المصريين على إحلال وتجديد آلات ومعدات وحداتهم الإنتاجية المساهمة فى إنتاج على الجودة وبسعر مناسب.

2- عدم السماح بفرض أى رسوم من أى جهه على الصادرات (المهن البيطرية مثلاً) أو المغالاة فى رسوم التحليل والفحص (وزارة الزراعة مثلاً)

3 - أعفاء النشاط التصديرى من جميع أنواع الضرائب وجدير بالتسجيل حكم محكمة النقض رقم 10040 لسنة 65 ق القاضى بخضوع خدمة نقل البضائع للضريبة العامة على المبيعات تحت مسمى خدمات التشغيل للغير ورغم أحقية المصدر فى الحصول على هذا الإعفاء فإنه يمثل خطوة روتينية بيروقراطية ضمن سلسلة إجراءات التصدير مما يتطلب تعديل تشريعى للقانون 2 لسنة 1997 بند 11 لتحديد الخاضعين لهذه الضريبة.

4 - إبرام الإتفاقيات الثنائية التى تخفض الجمارك والإعفاءات منها ومنع الإزدواج الضريبى فضلاً عن الحوافز المباشرة وغير المباشرة.

5 - من أهم العناصر التى تساعد على خلق الظروف الملائمة للإزدهار التصدير إصلاح القطاع البيروقراطى والتفسيرات الضيقة والمتناقضة للقوانين واللوائح وأسلوب مباشرة هذا القطاع لسلطاته ورفع كفاءته وضمان سرعة إستجابته لإنهاء إجراءات التعامل مع المصدرين (الجمارك . الضرائب . أجهزة الفحص والمعاينة ...إلخ)

6 - يتحتم أن تكون أولويات الإستثمار للمشروعات التى تؤدى إلى خلق قطاع صناعى قادر على التصدير وهنا يتم تسهيل الإجراءات وتغيير القوانين - إذا كان ذلك مطلوباً - بما يخدم هذه الصناعات بالذات وعلى نحو يزيد من كفاءتها وقدراتها التنافسية فى الأسواق الخارجية.

7 - الإهتمام بإستخدام التكنولوجية الميكانيكية والبيولوجية لما لها من تأثيرات محسوسة فى تزايد الغلة المحصولية والتى تؤدى إلى تدنية متوسط تكاليف الوحده من المحاصيل الزراعية وإعادة ترتيب السياسات الزراعية فيما يتعلق بإستخدام الأسمدة الأزوتية والفوسفاتية والبوتاسية لما يشكله هذا الإستخدام من آثار بيئية غير مرغوبة بالرغم من تأثيره الإيجابى فى إنتاج الأرض الزراعية.

ثانى عشر: الإغراق

الإغراق إياً كان مفهومه ومدلوله يعنى وضع الدولة فى وضع تنافسى غير متكافئ بما يستتبع ذلك من آثار سلبية مناره على تسويق السلع أو الخدمة فى بلدها ويعرف الإغراق بأنه الإتجاه لطرح منتجات معينة سواء كانت سلعاً أو خدمات فى الأسواق بسعر يقل عن سعر بيع السلعة فى الدولة المنتجة أو فى الدول الأجنبية الأخرى ويؤدى تصدير هذه السلعة إلى الأضرار بالمنتجات المحلية مما يؤدى إلى توقف المصانع عن الإنتاج فى الدولة المشترية لهذه السلعة.

أى أن الإغراق يغتال المنافسة ورغم أن للإغراق ضوابطه فإن بعض الدول الأوروبية والمتقدمة أشهرت سلاح الإغراق ضد بعض المنتجات المصرية التى نصدرها إليها وقد بادرت مصر حكومة ورجال أعمال وصحافة بالرد والدفاع لتأكيد سلامة موقفنا وتعاملاتنا وإثبات عدم ممارستنا لمثل هذه الأساليب الخفية ويتطلب الأمر إيجاد صادرات تتحدث عن نفسها ويتهافت عليها العالم كله دون أن يتهمنا أحد بالإغراق فضلاً عن مساعدة الصناعات المصرية التى تقام عليها قضايا إغراق بالخارج بالدعم الفنى والسياسى.

ثالث عشر: المصدرون المغامرون

يقال - والقول صحيح - أن المصدر سفير الدولة المصدره لذلك يجب وضع ميثاق شرف يحد من أى تجاوزات أو مخالفات أو عدم الإلتزام بالمواصفات والشروط المطلوبة والواجب توافرها فى السلعة المصدره والمواعيد المقرره للتسليم أو بتصدير سلعة متدنية الجودة كما يتطلب الأمر تنظيم مهنة التصدير حتى لا تتعرض الصادرات المصرية فى الأسواق الخارجية للإساءة والمساس بسمعة الإقتصاد الوطنى من خلال المصدرين المغامرين الذين يحصلون على تراخيص تصدير دون خبرة أو كفاءة ويمارسون المهنة بهدف تحقيق مصالح ضيقة ومكاسب شخصية تسئ إلى منظومة التصدير كلها.

إن قضية التصدير التى تمثل جزءاً لا ينفصل عن التنمية الشاملة والمتواصلة على أرض مصر فى كافة المجالات تتطلب التطور المؤسسى لبنية الأجهزة التنفيذية والأطراف المسئولة عن التصدير لتكون فريقاً متكاملاً ومتعاوناً ذا رؤية واضحة لصناعة مستقبل تصديرى أفضل مع إعتبار التصدير محوراً أساسياً فى صناعة التقدم واللحاق بالمستقبل والتعامل مع مشكلاته وقضاياه من هذا المنظور.

وأن نجاح سياسات التصدير إنما تتوقف فى النهاية على تنوع القاعدة الإنتاجية وإتساعها كما تتوقف وبصفة خاصة على زيادة القدرة التنافسية للمنتج المصرى فى الأسواق العالمية التى تتوقف بدورها على عنصرين أساسين هما الجودة والسعر فضلاً عن عوامل أخرى مثل الإلتزام بالمواصفات ومواعيد التسليم وحسن التعبئة والتغليف

... ويبقى القول أن إنطلاق التصدير فى ..... حل مشكلاته

هل نحن فاعلون ؟؟؟

هل هناك أمل ؟؟؟ ... لست متأكداً !

Congratulation

في حفل عائلي بهيج تمت خطوبة الدكتورة رشا كريمة الزميل العزيز المحاسب رجب حسن رجب على المحاسب أيمن نجل الأستاذ محمود قرطام وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما وتتمنى لهم كل سعادة وهناء

Rasha Ayman

Congratulation

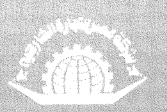
congratulations

في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم بحمد الله زفاف أحمد نجل الخبير البحري مهندس خيري الخولي على الآنسة مي كريمة الأستاذ محمد الشامي المحامي وشرف الحفل لفيف من رجال النقل البحري ورجال الأعمال وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروس وأسرتيهما وتتمنى لهما حياة سعيدة وبالرفاء والبنين

تمت خطبة الأنسة سالي الجمال الطالبة بكلية الإعلام إلى المهندس سامح حسن في حفل عائلي بهيج

وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للتجارة



مصر للتجارة الخارجية

قطاع الأسواق الحرة

بمناسبة اليوبيل الذهبى خصومات تصل إلى ٥٠٪.. بدون جواز سفر





KENWOOD

Moulinex

مولينكس

الأسواق الحرة

إعفاء جمركى ٢٠٠ دولار

برفانات - كريستال - صينى

مأكولات - مشروبات

البيع لأعضاء البعثات الدبلوماسية والهيئات الأجنبية والعائدين والمغادرين

الأسواق التجارية

جميع انواع الاجهزة الكهربائية والمنزلية المستوردة والمحلية - ماركات عالمية

جنرال الكتريك - ويرلبول - كينوود

شارب - هيتاش - باناسونيك

مع خدمة ما بعد البيع

خصومات تصل الى ٥٠٪

مع البيع نقدا أو بالتقسيط

استيراد - تصدير - اسواق تجارية

تموين سفن

الإدارة : ١ ش قصر النيل - القاهرة ت ٥٧٦١٤٢١ - ٥٧٦٥٥٦٢ فاكس : ٥٧٦٦٤٦١

أفرع الشركة :

القاهرة :

- **المعادى** ٢٤ شارع ٢٢٣ منطقة دجلة أمام عمارات الشرطة ت٥٢١٢٤٠٢
- **المهندسين** ٤٩ شارع جامعة الدول ت٣٣٦٨٢٤٦
- **مصر الجديدة** ١٩ شارع المعهد الاشتراكى روكسى مصر الجديدة ت٤٥١٩٨١١
- **العبور** ٢٤ شارع صلاح سالم أمام بانوراما العبور ٢ ت٢٦١٩٠٦٨

الاسكندرية : ٢٧٧ شارع طريق الجيش أستانلى ت٠٣/٥٤٤٢٦٠٥

بور سعيد : ت٠٦٦/٣٢٢٠١٥٠

دمياط ميناء دمياط البحرى قطعة ٢٨ ت٠٥٧/٢٩٠٨٥٤

الغردقة فندق سى جل طريق الشيراتون ت٠٦٥/٣٤٤٤٦٠٩

رفح بالمنفذ البرى ت٠٦٨/٣٣٠٢٣١٤

السلوم بالمنفذ البرى ت٠٤٦/٤٨٠٠٢٩٦

طابا بالمنفذ البرى ت٠٦٩/٣٥٣٠٣٩٠

الأسواق التجارية

- **فرع الطيران بالقاهرة** ٤ شارع الطيران مدينة نصر ت٢٦٣٤٥٥٢
- **فرع المعادى بالقاهرة** ٢٤ شارع ٢٢٣ منطقة دجلة ت٥٢١٢٣٩٧
- **فرع إستانلى بالاسكندرية** ٢٧٧ شارع طريق الجيش ت٠٣/٥٤٤٢٦٠٦
- **فرع الغردقة** فندق سى جل طريق الشيراتون ت٠٦٥/٣٤٤٩٧٦٠
- **فرع دمياط** ٣ ، ٢ ابراج الشرطة كورنيش النيل ت٠٥٧/٣٣٩٨٥٤

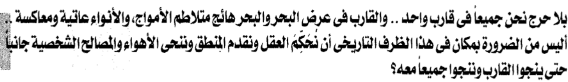
eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب



مانحن فيه ممانحن عليه

لابد من طريق بديل



بلا حرج نحن جميعاً فى قارب واحد .. والقارب فى عرض البحر والبحر هائج متلاطم الأمواج، والأنواء عاتية ومعاكسة .. أليس من الضرورة بمكان فى هذا الظرف التاريخى أن نُحَكِّمَ العقل ونقدم المنطق وننحى الأهواء والمصالح الشخصية جانباً حتى ينجوا القارب وننجوا جميعاً معه؟

الحقيقة أننا أصبحنا نعيش جميعاً (جو) الأزمة بصفة شبه دائمة فمن أزمة إلى أزمة، ومن كارثة إلى كارثة ... الجو العام أصبح مشحوناً مترقباً خائفاً ... ليس على مستقبله بل على لحظته التى يعيشها الآن ... المشكلات فى وطنى معروفة للجميع والحلول كذلك معروفة للجميع لكن الهمم غائبة والروح ضائعة، من يجلس فى مقاعد السلطة الأمامية لا هم له سوى الحفاظ على تلك المقاعد الوثيرة من خلال مد جسور العلاقات والمصالح مع الجمعيات الفاعلة فى المطبخ السياسى إنهم يتفرغون للرد على هجوم وإنتقادات المعارضين ولا مانع من توجيه ضربات وقائية أو هجمات استباقية .. الخلاصة أن المسئول من هؤلاء يقض مدة خدمته فى محاولة إرضاء المستويات السلطوية الأعلى ومحاولة إسكات الأصوات المعارضة التى قد تظهر من هنا أو هناك، فى حين أنه لو تفرغ للعمل والتخطيط والتطوير والإصلاح، شرط أن تتوقف الهجمات العشوائية من المعارضين وأصحاب المصالح وأن يقف بجانب هذا المسئول من هم أدنى منه فى المستوى الوظيفى، أعتقد أن خوف المسئول – أى مسئول – من الاستبعاد والإقالة يدفعه للتفرغ لمحاولة حماية نفسه – هكذا يعتقد كل من فى السلطة إن البحث عن ظهر أو سند يركن إليه المسئول وقت الشدة والأزمات قد يصل به إلى إرتكاب (حماقات) أو (مخالفات) من الممكن أن تصل لدرجة الوقوع فى دائرة الفساد والفضائح يا سادة أن سعى المسئول إلى تأمين وسائل الإعلام حتى لا تقترب عنه بالنقد والتجريح يجعله مضطراً لعمل صفقات مع الصحف ووسائل الإعلام بمعنى أدق وأوضح إعلانى فى صحيفتك = قلمك وفكرت ترى الصحفى من هؤلاء يبدو عليه الوقار والإتزان فى أول مقابلة وفجأة يتحول إلى ما يشبه بائعات الهوى يؤجر قلمه لمن يدفع أكثر، وحينما يتوقف عن الدفع لا يتوقف ذلك الصحفى عن الإشادة، وإنما يتحول فجأة إلى الطرف الآخر من النهر، إننى أعرف – للأسف – نماذج سيئة من هؤلاء يورنون الكلمة بميزان البقال، كل كلمة تكتب وكل قضية تثار لابد وأن يكون لها ثمن، وفى المقابل هناك نماذج رائعة تحمل هموم هذا الوطن ويبذلون الغالى والنفيس من أجل كلمة حق وسط ركام الباطل، إننى أبحث عن طريق بديل .. طريق نستطيع أن نسير فيه حتى نهاية العمر شريطة أن يكون هو الطريق الصحيح .. والطريق الصحيح المنشود هو الطريق الذى يصل بوطننا إلى بر الأمان، أرانى أبحث عن المستحيل !!

لكن الحقيقة إننى أفكر وأفكر بعمق وأتساءل هل بحق هنالك طريق بديل؟ وأمعن فى التساؤل بديل عن ماذا؟ الحقيقة من وجهة نظرى أن الناس والحكومة يسيرون فى طريقين لا ثالث لهما، الأول هو طريق التأييد بلا حدود لكل الأوضاع الحالية وهؤلاء بالطبع هم من فى السلطة ومن يتبعهم ومن يستفيد منهم، الثانى هو طريق المعارضة بلا حدود لكل الأوضاع الحالية وهؤلاء بالطبع هم من خارج السلطة والمشتاقين إليها، والجميع يشترك فى إما تأييد الحكومة أو معارضة الحكومة!! وكأن الحكومة هى الوطن وهى الشعب وهى الدولة!! لكن البديل من وجهة نظرى أن نترك الحكومة وشأنها ونبدأ مع الشعب مع العمال مع الطلاب مع الموظفين مع ماسحى الأحذية، مع أصحاب الحرف مع أصحاب الرأى مع المعلمين مع الدعاة مع رجل الشارع مع عامل النظافة مع أصحاب المطاعم مع رجال القانون مع رجال الدين .. البداية أراها فى الشارع مع كل هؤلاء ..

هل أدى كل هؤلاء المطلوب منهم على أكمل وجه؟ هل قام هؤلاء بإتقان أعمالهم؟ هل يصل هؤلاء إلى مقار أعمالهم فى الوقت المحدد هل يحافظ هؤلاء على نظافة أنفسهم ومكاتبهم وشعار أعمالهم؟ ثم هل يحافظ هؤلاء على نظافة شوارعهم وبلادهم؟ هل يفكر هؤلاء فى قيمة العمل والنجاح؟ هل يفكر هؤلاء فى مستقبل مصر بعيداً عن إنتقادات الحكومات الفاشلة؟ هل تساءل هؤلاء مرة واحدة ما هو دوره فى هذه الحياة؟ وهل قام بهذا الدور أم لا؟ هل وقف شخص من هولاء وقفة مع النفس وأخذ يتأمل فى مصر يتأمل ويتساءل ليس من أدوار الآخرين ولكن يتساءل عن دوره هو فى المجتمع؟ إننى أوجه سؤالى وتساؤلى إلى الجميع. هل انتقد أحدكم نفسه على خطأ ارتكبه فى حق وطنه مع العلم أن الخطأ فى حق الوطن ليس بالضرورة أن يكون المرء جاسوساً وإنما الخطأ فى حق الوطن يبدأ مظهرك ونظافتك الشخصية وإتقانك لعملك واحترامك لزملاءك وجيرانك.

إن سوء مظهرك وعدم نظافتك الشخصية وعدم اتقانك لعملك وحتى قيامك بإلقاء مخلفاتك فى الشارع إهانة لوطنك ووطنيتك هيا ننتفض جميعاً فى وجه السلبية القاتلة ونبدأ بأنفسنا كل منا له دور فى هذا المجتمع وهذا الدور يبدأ من الشخص نفسه وكذلك مسكنه وعمله إذا نظر الإنسان المصرى إلى دوره فى هذا المجتمع وحاول اختيار الطريق البديل وهو أن يصلح نفسه ومن هم مسئولين منه وأن يختار طريق العمل لا طريق الشكوى والانتقاد.

الخلاصة أن هناك طريق بديل يبحث عن من يمهده وينيره ويرشد إليه، إننا نحاول إلقاء الضوء حول هذا الطريق الطويل فهل من مؤيد ومساند؟

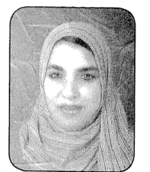
هل من أيادى ممدودة كى نبدأ رحلة الطريق البديل؟؟!!

بوضــــوح ••

* إعدام «صدام حسين» بهذه الطريقة وفى هذا التوقيت .. ليست نهاية عصر الرجال الأفذاذ وإنما أعتقد أنها البداية.
* فصل «الرأس عن الجسد» أثناء إعدام برزان التكريتى قد تكون رسالة واضحة لمستقبل العراق كما يراه الصفويون الطائفيون الانفصاليون.
* كلما رأيت أو سمعت المدعو محمد دحلان أحس بأن إسرائيل استطاعت أن تصل إلى مناطق حساسة فى الجسد الفلسطينى!!!
* ممدوح إسماعيل، هانى سرور، عبد الله طايل ترى لماذا انضموا للحزب الوطنى ومن ساعدهم على الإنضمام ومن صعدهم للوصول إلى تلك المناصب القيادية فى الحزب.
* ضبط إيقاع الشارع المصرى لن يبدأ إلا بوجود وسائل إعلام «محترمة» وغير «متلونة» وتجيد صناعة الأمواج لا ركوبها.
* كلما شاهدت قناة الزوراء الفضائية العراقية أحسست أن عراقاً جديدة يمكن أن يولد من رحم الظلم والقهر.
* كلما شاهدت المدعو مقتدى الصدر أحس بالعار والقرف والإشمئزاز.

تقرير التنمية البشرية لعام 2006

الندرة فى القوة والفقر وأزمة المياه العالمية

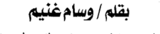


• أصدر برنامج الأمم المتحدة الإنمائى تقرير عن التنمية البشرية 2006 تحت عنوان الندرة فى القوة والفقر وأزمة المياه العالمية حيث لا مساواة فى شتى أنحاء العالم على سبيل المثال يتجاوز دخل أغنى 500 شخص فى العالم حالياً مجموع دخل أفقر 416 مليون شخص

• وينقسم تقارير التنمية البشرية إلى قسمين:

إحداهما موضوعى: يركز التقرير فى كل عام على قضية تهدد التنمية البشرية

الثانى إحصائى: يقوم بتقييم وضع التنمية البشرية للدول أو ما يسمى بدليل التنمية البشرية



بقلم / وسام غنيم

أمن المياه جزء أساسى من المفهوم الأشمل للأمن البشرى

يعنى التقرير البشرى أن أمن المياه يعنى بوجه عام الحرص على أن يكون لدى كل شخص مصدر دائم يعتمد عليه للحصول على مياه مأمونة بالقدر الكافى وبالسعر المناسب حتى يتمكن من أن يعيش حياة ينعم فيها بالصحة والكرامة والقدرة على الإنتاج مع الحفاظ على النظم البيئية التى توفر المياه وتعتمد عليها فى نفس الوقت

أزمة المياه دليل على الفقر واللامساواة

ويذهب التقرير هذا العام إلى أبعد من أزمة نقص المياه العالمية حيث يعتبر أن الأزمة الحقيقية لا تتمثل فى ندرة المياه ولكن يرتبط بالفقر وعدم المساواة وعلاقات القوى غير المتعادلة فضلاً عن سياسات إدارة المياه غير السليمة التى تزيد من حدة ندرة المياه

وعلى الرغم من أن المياه هى شريان الحياة وأحد الحقوق الأساسية للإنسان إلا أنه على نقيض الحروب والكوارث الطبيعية نجد أن أزمة الحرمان من المياه النظيفة والصرف الصحى ليست موضع إهتمام كبير من وسائل الإعلام مثل الجوع ويعد الحرمان من الحصول على المياه ووسائل الصرف الصحى الملائم أزمة صامته يعانى منها الفقراء

أحذر: المياه والفقر والموت "مثلث متكامل"

ولهو من المحزن أنه فى عصرنا هذا الذى شهد تقدماً ملموساً على معظم الأصعدة ما زال هناك أكثر من مليار شخص لا يحظون بحق الحصول على مياة نظيفة بل وهناك 2.6 مليار شخص يفتقدون إلى الحصول على نظام صرف صحى ملائم.

ويشهد كل عام موت 18 مليون طفل من مرض الإسهال الذى يمكن تجنبه بتوفير المياه النظيفة والمراحيض كما يتم التغيب عن 443 مليون يوم دراسى بسبب الأمراض المتعلقة بشح المياة النظيفة

ونجد فى جميع الأوقات ما يقارب 50% من الناس فى البلدان النامية يعانون من مشاكل صحية ناجمة عن شح المياه والنقص فى الصرف الصحى

أزمة المياه وتعميق الفجوة بين الجنسين

ومما يفاقم هذه التكاليف البشرية أن أزمة المياه والصرف الصحى تساهم فى تعميق الفجوة بين الجنسين وعدم تمكين المرأة حيث تضطر ملايين النساء والفتيات الصغيرات إلى قضاء ساعات طوال فى جمع المياه وحملها، الأمر الذى يقلص الفرص والخيارات التى تتاح لهن فمن المألوف فى موزامبيق والسنغال والمناطق الريفية بشرق أوغندا أن تقطع النساء أكثر من 10 كيلو مترات وأن نقضى ما بين 15 ساعة إلى 17 ساعة أسبوعياً فى جلب المياه.

ويكشف التقرير عن تفاوت هائل فى الأسعار فكلما إزداد فقر الشخص كلما إزداد الثمن الذى يدفعه مقابل المياه النظيفة فعلى سبيل المثال أن معدل ما تنفقه الأسر المعيشية الأفقر فى السلفادور وجمايكا ونيكاراغوا على المياه هو أكثر من 10% من دخلها.

وفى مقابل ذلك يعتبر إتفاق أكثر من 3% من دخل الأسرة فى بريطانيا معاناة إقتصادية.

التهديدات الأكبر للتنمية البشرية المستدامة

من ناحية أخرى فإن إشتداد المنافسة على المياه يمثل حالياً بالإضافة إلى خطر التغير المناخى التهديد الأكبر للتنمية البشرية المستدامة إذ أن الطلب المتزايد من القطاع الصناعى وإنتشار المناطق الحضرية والنمو السكانى والتلوث تسبب إجهادات لا سابق لها على الأنظمة المائية وعلى الزراعة وفى هذه الحالة فإن الخاسر الأكبر هم المزارعون الصغار وتحديداً النساء المنتجات يتمتعون بأقل مستوى من الحقوق ويعانون من منافسة كبار المنتجين.

وتؤثر قضية إدارة المياه المشتركة على قوة السلام أو تؤدى للنزاع والسياسات المتبعة فى البلاد المعنية هى التى تحدد المسار وفى هذا الإطار يدعو التقرير إلى إستبدال الأعمال أحادية الجانب بالتعاون متعدد الأطراف ووضع الشواغل المتعلقة بالتنمية البشرية وليس القوة والسياسة فى مركز الحوار

وتؤثر قضية توفير المياه والصرف الصحى الملائم على الإمكانيات البشرية وعلى المضى قدماً نحو تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية الثمانية حيث يتصل كل هدف منها بالآخر فإن أخفقنا فى الهدف المتعلق بتوفير المياه والصرف الصحى فإن الأمل بالوصول إلى الأهداف الأخرى سيتضاءل حتماً كما تعوق أزمة توفير المياه والصرف تعوق التقدم الإنسانى وتكبح النظام الإقتصادى حيث تفرض على قطاعات كبيرة من البشرية أن تحيا فى ظل الفقر والضعف وإنعدام الأمن ومن اللافت للأنظار أن يزيد عدد من يموتون بسبب الأمراض التى تسببها هذه الأزمة عن عدد من يموتون فى أى حرب

النجاح فى مواجهة تحدى أزمة المياه والصرف الصحى

يؤكد التقرير أن النجاح فى مواجهة تحدى أزمة المياه والصرف الصحى سيكون حافزاً لتحقيق التقدم فى قطاعات الصحة العامة والتعليم والحد من الفقر. فهما عاملان قادران على إرساء التنمية البشرية أو يقوضها إذ أن الحصول على المياه يتجاوز مجرد كونه حقاً أساسياً من حقوق الإنسان ومؤشراً حقيقياً مهما النمو البشرى بل هو يعزز من إمكانية تمتع الإنسان بحقوق أخرى وبالتالى من النهوض بحياته لمستوى أفضل

ماذا يمكن أن يعنى التقدم بالنسبة للفقراء؟

إن التكاليف الإضافية الإجمالية لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية الخاصة للعام 2006 بقدر تقرير التنمية البشرية 10 مليارات دولار سنوياً بالوصول إلى المياه والصرف الصحى والتى ستتوزع على مصادر محلية ودولية

ويقول التقرير إلى أن 830 مليون من الغالبية العظمى من الناس يعانون من سوء التغذية فى العالم ويهدد التغيير المناخى بتصعيد غياب الأمن المائى ونجد تنافس شديد خاصة بين المزارعين الصغار والرعاة والعاملين فى المزارع على المياه لإنتاج الغذاء إلى مستويات تنذر بالخطر فى البلدان النامية فى حين نجد أن القوة السياسية والإقتصادية وليس الفقر هى القوة الدافعة فى هذا المجال

مصر تحقق تقدما ملموسا فى مكافحة الفقر

حققت مصر تقدماً ملموساً فى تنفيذ الأهداف الإنمائية للألفية خاصة فى مجال مكافحة الفقر خلال لفترة القليلة الماضية حيث حققت الخطط الحكومية إنخفاضاً فى معدلات الفقر ليصل إلى 16.7 فى المائة من عدد السكان

كما وصل معدل الإلتحاق بالمدارس إلى 94% بالنسبة للفتيان و92% للفتيات فى الوقت نفسه تبذل الحكومة المصرية جهوداً من أجل دفع عجلة الإستثمارات والتعجيل بتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية التى تطلب شراكة قوية بين القطاعين الحكومى والخاص ومنظمات المجتمع المدنى

وفى هذا الصدد ذكر تقريراً صادراً أخيراً عن مكتب الأمم المتحدة الإنمائى بالقاهرة أن مصر تتبع المسار الصحيح لبلوغ الأهداف الإنمائية قبل عام 2015 مشيراً إلى الإنخفاض بين المصريين مقارنة بالدول النامية الأخرى والقضاء على الأمراض والأوبئة مثل شلل الأطفال والدرن والملاريا

وأكد التقرير أن مصر إستطاعت أن تحقق الكثير من الإنجازات فى فترة قصيرة، فيما يخصص تنفيذ الأهداف الأنمائية وخاصة بالنسبة لمشاركة المرأة فى جميع مناحى الحياة وكذلك إرتفاع معدلات التعليم وكذلك دعم المشروعات الصغيرة والمتوسطة وتوعية الإناث فى المناطق الريفية وصعيد مصر بأهمية مشاركة المرأة فى الحياة السياسية وتعزيز المشاركة العامة واللامركزية.





وفى السياق ذاته، وضع معهد التخطيط القومى المصرى إستراتيجية لمكافحة الفقر تتضمن القضاء على البطالة ورفع الأجور ومحاربة الأمية وسد منابعها وترسيخ القيم الدينية والعمل بثقافة التكافل داخل المجتمع بهدف مواجهة ظاهرة الفقر التى تهدد أمن وإستقرار البلاد.

وبعد أن إستعرضنا لسيادتكم تقرير التنمية البشرية وجوانب الضعف والقوة فى العالم من جميع الجوانب نرجوا الإستفادة من ذلك لتحقيق التقدم والنجاح لعام 2007

مشروع إحياء «البحر الميت» و النوايا الإسرائيلية الحقيقية



بقلم/ ولاء حمزة

* هل تريد إسرائيل حقاً إحياء « البحر الميت » ؟!!
* موافقة البنك الدولى بعد الرفض التام أم المناورات الإسرائيلية
* مصر والمخاطر البيئية والإقتصادية من تنفيذ هذا المشروع

لم يعد خافياً على أحد حقيقة إسرائيل وبالتالى حقيقة نواياها دائماً. فلم نتعهد من إسرائيل سوى الإستيلاء على حقوق الغير حتى وإن أظهرت عكس ذلك. فهل من المعقول تظهر فجأة نوايا حسنة وإنسانية لإسرائيل ؟

وهل أصبح مشروع إحياء البحر الميت قضية بيئية إسرائيلية هامة من أجل إنقاذ البحر الميت بالفعل وافقت؟!!

فى ديسمبر الماضى إلتقت وفود من الأردن وفلسطين وإسرائيل بجانب ممثلين عن البنك الدولى وكان ذلك لدراسة مشروع توصيل مياه البحر الأحمر لإحياء البحر الميت وإنقاذه من الجفاف فى الوقت التى كانت إسرائيل هى المسئولة الأولى والأخيرة عن حدوث ذلك بعد أن قامت عام 1964 م بتحويل مجرى نهر الأردن الذى كان يغذى البحر الميت بالمياه العذبة بهدف الإستفادة من مياه النهر فى زراعة صحراء النقب .. وقد تم بالفعل الإنتهاء من دراسة جدوى هذا المشروع.

فكرة المشروع

منذ سنوات كانت مساحة البحر الميت تزيد على ألف كيلو متر مربع بينما الآن تقلصت مساحته لنحو 660 كيلو متر مربع فقط مما أدى إلى تكثيف نسبة الأملاح المعدنية به لتزيد عن 30% من معدلها الطبيعى مما يمثل الآن أعلى نسبة ملوحة فى بحار ومحيطات العالم وأصحاب فكرة المشروع يرون أنه يمكن معالجة هذه المشكلة بسحب أو «شفط» مليار و900 مليون متر مكعب من مياه البحر الأحمر كل عام وضخها فى جسم البحر الميت لتعيده للحياة مرة أخرى .. وتبلغ أقصر مسافة من خليج العقبة إلى البحر الميت حوالى 192 كم 6% منها فقط أراضى رملية منبسطة بطول 12 كم تمتد من شاطئ الخليج إلى داخل صحراء النقب ونظراً لسهولة الحفر فى هذه الأراضى سيسمح بتدفق 6 متر مكعب من المياه كل ثانية أما المسافة المتبقية فإنها تعلو ما قبلها بنحو 126م فوق سطح البحر والتى تمثل 94% وهى عبارة عن هضاب مرتفعة وبالتالى ذلك سيحتاج إلى رفع المياه من خلال مضخات تصب فى أحواض عملاقة لتصل المياه إلى القناة التى سيتم شقها إلى هذه الهضاب حيث يتم إعادة ضخ هذه المياه مرة أخرى منها إلى البحر الميت من خلال أنابيب يبلغ طولها 180كم وبقطر4م

الأهداف الإسرائيلية الخفية

أكد الخبير الإستراتيجى د. محمود خلف بجريدة أخبار اليوم أن المشروع يخفى وراءه أهداف كثيرة خفية ومنها:

1 – يمكن الإستفادة من قوة ضخ المياه فى توليد نحو 500 ميجاوات من الكهرباء يعاد إستخدامها فى تحلية 850 مليون متر مكعب من المياه وبالتالى يمكن إستعمالها فى الشرب وإقامة عدد من المشروعات.

2 – يعد المشروع مصدر دائم ورخيص الثمن لتبريد المفاعلات النووية فى صحراء النقب وخاصة فى ديمونة الذى يتم تبريده حالياً بالهواء.

3 – تمهد إسرائيل لإستيعاب نحو 3 ملايين مهاجر ومستوطن جديد فيها بصحراء النقب ولذلك تقوم بتعمير وتطوير هذه الصحراء التى تشكل نحو نصف مساحة فلسطين خاصة بعد تزويدها بالمياه والكهرباء المولدة من هذا المشروع مما يعد إستيلاء جديد على الأراضى الفلسطينية.

4 – يمكن إستخدام المشروع كأداة للنفاذ إلى أسواق الخليج سواء بتصدير جزء من المياه المحلاه إليها أو بتنفيذ مشروعات إقليمية مشتركة خاصة إذا ربطنا هذا التصور برغبة إسرائيل فى زيادة نفوذها بالبحر الأحمر الذى يعد ذا أهمية خاصة بالنسبة لأمنها.

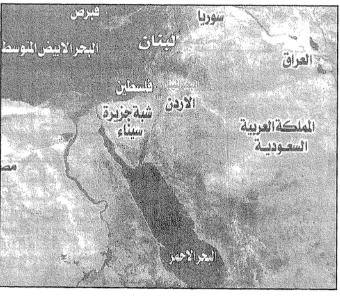
البنك الدولى والمناورات الإسرائيلية

كان من المثير أن يوافق البنك الدولى مؤخراً على المشروع بل وأيضاً الإنفاق على دراسات الجدوى الخاصة به بعد أن ظل لسنوات طويلة رافضاً لفكرة المشروع ولقد برر البنك الدولى على ذلك نظراً لموافقة الجانب الفلسطينى للإشتراك فى المشروع وكان هناك عدة محاولات ومراوغات من الجانب الإسرائيلى من أجل التحايل لعرض هذا المشروع ومن هذه المناورات:

* فى عام 2002 تم عرض المشروع بإعتباره قضية بيئية فى مؤتمر قمة الأرض فى جوهانسبرج.
* وفى عام 2003 تم عرضه باليابان كإنه قضية قومية وإنسانية فى مؤتمر دولى عن المياه بـ «كيوتو»
* وفى عام 2004م عندما طرح المشروع حيث كان يحمل الطابع الإقتصادى فى الأردن بالمنتدى الإقتصادى وأيضاً فى المؤتمر الدولى لإدارة المياه.

المخاطر البيئية والإقتصادية من تنفيذ المشروع

أشار د. محمد إبراهيم مستشار وزير البيئة للمحميات الطبيعية فى إحدى الصحف القومية إلى أن هذا المشروع سوف يؤدى إلى تغيير طبيعة خليج العقبة هذا الخليج الفريد مما يؤدى إلى تدهور حالة الشواطئ والجزر المصرية المطلة على الخليج والتى تعد ثروة طبيعية نادرة وتعتبر من أول المقاصد الترفيهية للسائحين الأجانب مما يؤثر سلباً على الإقتصاد الوطنى خاصة وأن خليج العقبة يتميز بالعمق الشديد وهدوء تياراته البحرية مما أدى إلى تركيز نسبة الأملاح فيه وبالتالى وجود أحياء مائية وشعاب مرجانية نادرة تخلقت فيه عبر ملايين السنين فشفط مليار و900 مليون متر مكعب بالتالى سيؤثر سلباً على هذا الخليج بسبب سرعة المياه أو تغيير خصائصها كما أن منطقة البحر الأحمر يعد من المناطق النشطة زلزالياً وأى تغيير جيولوچى بها ربما يؤدى إلى هزات أرضية متتالية وعنيفة خاصة مع صعوبة التنبؤ بقوتها أو مركزها مسبقاً .



ونظراً لضرورة وخطورة المشروع بالفعل شكلت وزارة الخارجية المصرية لجنة لمتابعة هذا الموضوع من أجل حماية مصالحنا القومية وخاصة وأن المشروع سيتم تنفيذه خلال الخمس سنوات القادمة إبتداءاً من هذا العام وقد تم بالفعل تدفق الأموال لدعم هذا المشروع وتم أيضاً إعلان عدد من المنظمات اليهودية العالمية للمساهمة فى هذا المشروع والذى قدرت إستثماراته المطلوبة 4 مليارات و500 مليون دولار ... ويبقى السؤال: **هل تريد إسرائيل حقاً إنقاذ وإحياء «البحر الميت»؟!!**

من أجل ما قالوا:

* إذا إكتشفت إنك تعمل ضد مصلحتك الشخصية فأنت عاشق «برنارد شو»
* إذا تكلم الرجل حاول أن يكون منطقياً وإذا تكلمت المرأة حاولت أن تكون جذابة « الفيلسوف الفرنسي لويس»
* لا تطلب الفتاة من الدنيا إلا زوجا فإذا ظفرت به طلبت منه كل شئ« شكسبير»

صدق أو لا تصدق:

الصلاة تحافظ على الصحة وعلى حيوية الكليتين.
توصل فريق بحث مصرى برئاسة الدكتور عادل عبد الحميد رئيس قسم العلاج الطبيعى بجامعة القاهرة إلى أن الصلاة تساعد الكليتين فى الحفاظ على حيويتها والقيام بوظائفها على الوجه الأكمل وأشارت الدراسة إلى أن حركات الصلاة تساعد فى الإرتقاء بوظائف الكبد والرئتين فضلاً عن دورها فى تثبيت مستوى السكر فى الدم وسلامة القلب وضبط ضغط الدم
وأضافت الدراسة أنه إلى جوانب الفوائد العضوية فإن الصلاة كذلك تساعد فى تحقيق التوازن النفسى وصفاء الذهن وسلامة العقل.

سيارة صينية على شكل حذاء حريمى!!!

قامت مجموعة من الأشخاص فى الصين بصناعة سيارة على شكل حذاء حريمى له كعب عال وقد تم طلاء السيارة «الحذاء» باللون الأحمر وتم تصنيع هذه السيارة ليستقلها السائحون فى الأماكن السياحية وأسواق الهدايا التذكارية.

"الشوكولاته" أحدث صيحة فى عالم أجهزة التليفونات المحمولة!!

أحدث صيحة فى عالم أجهزة التليفونات المحمولة عبارة عن جهاز مصنوع من الذهب والبلاتين وقد تم تزويده بالمزيد من الخصائص المتطورة مثل الكاميرا المدمجة وإستقبال البث الإذاعى وغيرها من التقنيات .. الطريف أن الشركة الكورية التى قامت بتصنيعه أطلقت عليه إسم "الشوكولاته"

أضف إلى معلوماتك:

الشاعر الذى لقب بـ " رب السيف والقلم " محمود سامى البارودى
"إبن خلدون" هو مؤسس علم الإجتماع
مخترع "الألة البخارية" هو جيمس وات
"إبن النديم" هو صاحب كتاب "الفهرست"

زواج آخر صيحة، على طريقة السندريلا والحذاء الذهبى

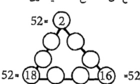
أعلن الرومانى فلورين مازللو فى أرجاء المدينة التى يعيش فيها إنه سيتزوج الفتاة التى تتناسب مقاساتها مع فستان الزفاف والخاتم الذين جهزهما لزفافه منذ سنوات وبعد البحث المضنى وجد أخيراً ضالته فى أناماريا "21 عاماً" التى تقطن فى منزل بعيد عنه بعدة أميال والتى تناسب الخاتم والفستان مع مقاساتها وأكد فلورين الذى هجرته خطيبته السابقة قبل أربعة أيام فقط من زفافها وبعد أن أتم جميع الترتيبات أنه أصر على إتمام الزفاف تحت أى ظرف وهذا ما حدث بالفعل فقد وقع فى غرام أنا بعد أن رآها وتأكد أنها الفتاة المناسبة له بعد أن تناسب قياس الفستان والخاتم معها بشكل مذهل.

من عالم الحيوان: تميز الحرباء بقدرات خاصة

تتميز الحرباء بقدرتها على تغيير لونها وذلك حسب الضوء والحرارة وألوان الطبيعة التى تعيش فيها فيختلف من درجات الأخضر والأصفر والبنى ويتميز الذكر بوجود «قرنين» أو مايشبه غطاء الرأس كما يتراوح طول الحرباء حسب أنواعها من 7.5 سم إلى 60سم وهى مبططة الجسم ولها ذيل طويل يستخدم كطرف إضافى لها عينان بارزتان تغطيهما جفنان تاركة فتحة صغيرة ومع ذلك تتميز عيناها بأنها تتحرك كل واحدة منهما مستقلة عن الأخرى وترى مجالاً يشمل دائرة كاملة كما أن لسان الحرباء أطول من جسمها وهى تستخدمه فى إصطياد غذائها أيضاً وهناك بعض أنواع من الحرباء تضع بيضها خارج جسمها والبعض الآخر يحتفظ بالبيض داخل جسمها حتى يفقس

تسالى

عزيزى القارئ ضع الأرقام التالية «8 - 10 - 13 - 14 - 19 - 20 » فى مكانها المناسب من الدوائر الفارغة على أن يكون مجموع كل ضلع من أضلاع المثلث يساوى 52



•• حل المسابقة العدد القادم ••

•• حل مسابقة العدد السابق ••

1. الناتج 6 لأن طريقة الحل مع تغير الإشارة يصبح كالتالى:

- (2-7) + (5-9) - (3 + 10)
6=(8)- (5) + (4) - (13) = (3 - 11)

2.

19
5
1
25
12
7
6

6	15	4	25	17	5	3

تناول الأسماك ودورها الفعال فى مقاومة الإكتئاب

أكد باحثون إستراليون أن الغذاء يلعب دوراً رئيسياً فى مساعدة الناس على مقاومة الإكتئاب وأن عدداً من العناصر الغذائية من بينها الحمضيات الدهنية غير المشبعة أو منخفضة الكوليسترول والعديد من فيتامينات (B) لديها القدرة على التأثير على الحالة المزاجية وهناك عدد وافر من الأدلة التى تشير إلى أن السمك والزيوت التى يحتويها وبشكل خاص الحمض الدهنى أوميجا 3 يحمى من الإكتئاب.

حكمة العدد: عزيزى القارئ كن حذراً فالموت أهون مما بعده .. وأشد مما قبله

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

لك ياسيدتى كيف تعتنى بشعرك

الخلطة السحرية لفرد الشعر

اخلطى المقادير الآتية بدون ماء

- زبادى / عسل نحل / زيت زيتون / حنة / بيضة

واتركيها على شعرك لمدة ساعة ثم اشطفيه مع مراعاة كمية الخليط حسب طول الشعر.

بلسم من صنع يدك ... لشعر أنعم

المقادير

- عسل أسود (ملعقة كبيرة)
- زيت لوز 50 مللى
- بياض البيض عدد 2 بيضة

الطريقة

- يخلط العسل مع البياض فى وعاء مع التقليب عدة مرات لعمل عجينة متماسكة ثم تخلط العجينة بزيت اللوز.

الاستعمال

- تستخدم كمية من هذا البلسم فى دهان خصلات الشعر من النهايات حتى الجذور ثم يغسل الشعر بعد 20 دقيقة بالشامبو.
تنظيفه نقاط من الماء والخل.

كيف تحافظين على جمال رموشك

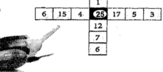
- تناول الغذاء المناسب.
- تدليك الرموش بزيت الخروع أو زيت الزيتون.
- إزالة المكياج بالكامل قبل النوم بإختيار مزيل مناسب لها.

طرق العناية بالأيدى لتكون شابة وجميلة

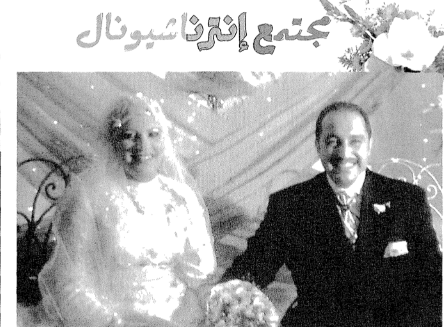
- مررى على يدك يومياً ليمونة مشبعة زيت الزيتون.
- حاولى أن تدلكى يدك يومياً مع وضع طبقة من الفازلين أو بعض الحليب الطازج.
- بعد تقطيك للخضر أغسلى يدك بالماء البارد فقط دون إستخدام الصابون.
- اغمسى أظافرك كل يوم لفترة أسبوع بالحليب المضاف إلى الجيلاتين الدافئ لتحصلى على أظافر قوية.
- لإزالة أى فطريات على الأصابع عليكى بزيت شجرة الشاى وزيت الثوم.

عشر طرق للإهتمام بجمالك بوصفات طبيعية .. وبلا مكياج

1- عصير الليمون (لإخفاء النمش وتحسين لون البشرة) كما يساعد على إختفاء صفرة الأسنان.
2- البرتقال (لنعومة بشرة اليدين فهو غذاء طبيعى للجلد).
3- المشمش (يغذى الشعر يمنع سقوطه).
4- المانجو (لتقوية الأسنان وجمالها).
5- التين (مفيد فى حالة وجود حبوب بالوجه فهو يقلل الدهون بالبشرة).
6- الفراولة (لإزالة التجاعيد وجمال البشرة بدهان البشرة بعصير الفراولة).
7- البقدونس (للحصول على بشرة مشرقة وجميلة حيث يشطف به الوجه).
8- الخيار (يساعد الخيار المبشور مع الحليب البودرة فى معالجة تجاعيد الوجه).
9- الخل (يساعد فى نعومة الشعر ولمعانه والتخلص من قشرة الرأس).
10- البطاطس (يساعد قشر البطاطس فى تفتيح المنطقة حول العينين).



مجتمع إنترناشيونال



تم زفاف الزميله شيماء محمد خليفة بفرع الدولية ببورسعيد على السيد/وليد محمد ياسين وأسرة المجلة تهنئ الأستاذ محمد خليفة وأسرتى العروسين وبالرفاء والبنين

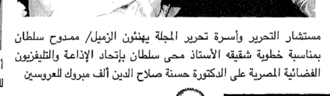


عصام أمين علام بقطاع النقل البحرى يهنئ محمد عوض وعروسه بسمة المجعاوى بالزفاف السعيد



حفل زفاف العروس/ دعاء ربيع العريس/سامح رمضان

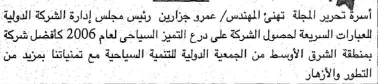




مستشار التحرير وأسرة تحرير المجلة يهنئون الزميل/ ممدوح سلطان بمناسبة خطوبة شقيقه الأستاذ محى سلطان بإتحاد الإذاعة والتليفزيون الفضائية المصرية على الدكتورة حسنة صلاح الدين ألف مبروك للعروسين

أجمل التهانى القلبية من العاملين بشركة آميرال للزميل سالم هاشم وعروسه ولاء وجيه

تهنئة قلبية



أسرة تحرير المجلة تهنئ المهندس/ عمرو جزارين رئيس مجلس إدارة الشركة الدولية للعبارات السريعة لحصول الشركة على درع التميز السياحى لعام 2006 كأفضل شركة بمنطقة الشرق الأوسط من الجمعية الدولية للتنمية السياحية مع تمنياتنا بمزيد من التطور والأزهار

عيد ميلاد سعيد



محمد احمد خليفة

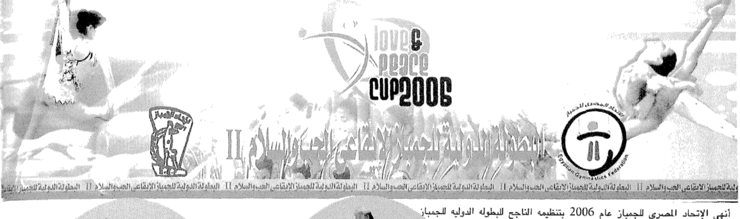
يوسف محمد السيد عبد الوهاب

محمد عبد الرحيم مصطفى

تهنئة



الأستاذ الدكتور/ رفعت رشاد والأستاذ الدكتور/ جمال غلوش والدكتور/ أيمن النحراوى وجميع الأساتذة والمحاضرين والزملاء يهدون جميعاً المهندسة/نيفان حلمى الفيشاوى خالص التهنئة مع دوام المزيد من النجاح والتوفيق



أنهى الإتحاد المصرى للجمباز عام 2006 بتنظيمه الناجح للبطوله الدوليه للجمباز الإيقاعى تحت عنوان «البطولة الدولية الحب و السلام II»
وللعام الثانى على التوالى تقام البطولة فى مصر، و بالتحديد اقيمت هذا العام فى استاد القاهرة و وصل عدد الدول المشاركه فى البطولة الى 12 دولة من خلال حوالى 110 لاعب متنافسين على القاب البطولة.
الدول المشاركة هي: روسيا / بلغاريا / البرتغال / اوزبكستان / تركيا / جنوب افريقيا / النمسا / سلوفنيا / جورجيا / فنلندة / سوريا و مصر.
اما على مستوى الأندية الرياضية المصرية التى كان لها حضور فى هذة البطوله فكانت: الجزيره، الصيد، الشمس، المعادي، وادى دجلة، هليوبلس، سبورتنج، سموحه بالإضافه الى الفريق القومى المصرى.
ومن الملاحظ هذا العام المستوى المتميز للجمباز كما كانت الدورات ذات مستوى تنافس ملحوظ. و كان اداء لاعبات الجمباز فى غاية الجمال و الرقي.
لذا نتوجه بجزيل الشكر للإتحاد المصرى للجمباز على إتاحة هذه الفرصه العظيمه للاعبى الجمبازالمصريين ليتنافسوا مع لاعبى الجمباز الإيقاعى الدولين. فى ذات الوقت اتيحت لهم الفرصه ليبعثوا للعالم برساله فحواها اننا كمصريون قادرون على تنظيم مثل هذا الحدث العظيم.
كانت مراسم الإفتتاح والختام مدهشه ؛ فلقد شهد الإفتتاح عرض تقليدى قدمه اعضاء فريق الجمباز بنادى سبورتنج بقيادة د. منى عبد العال، كذلك شارك فيه لاعبى فريق الجمباز بنادى الجزيرة بقيادة السيدة باولينا نيكولوفا و تحت أشراف د. ماجده اسماعيل. اما حفل الختام فكان عباره عن عروض جالا قدمها عدد من المشاركين.
وكانت نتائج هذا العام كما يلي:

فوق 18-21 سنة:
الأول: بلغاريا
الثاني: النمسا
الثالث: سلوفنيا

الناشئين تحت ١٨:
الأول: روسيا
الثاني: جورجيا
الثالث: جورجيا
الرابع: جورجيا
الخامس: مصر (ماريز فريد شوقي)
السادس: مصر (ياسمين رستم)

المبتدئين:
الأول: روسيا
الثاني: مصر (هبه البوريني)
الثالث: سلوفنيا
الرابع: اوزبكستان
الخامس: تركيا
السادس: تركيا

الأشبال:
الأول: مصر (عائشه القللي)
الثاني: مصر (ساره رستم)
الثالث: جورجيا
الرابع: مصر (كريمان لبيب)
الخامس: بلغاريا
السادس: روسيا

وأخيراً نود التوجه بالشكر لكل من ساهم فى تنظيم هذا الحدث العظيم، وكل الرعاة الذين ساندوا نجاح هذه البطولة :(إمكو ترافل- إجى كن (خدمات ملاحية)- هورس موتورز- سبيد برينت- كوكا كولا- مركورى للإتصالات- بون ابتيت- مرينكس- لوك اند لوك).
كما نخص بالشكر المهندس أدهم كامل (عضو الإتحاد و اللجنة المنظمة) على الجهد الكبير الذى بذله فى تنظيم هذا الحدث.
كما نتوجه بالشكر للدكتورة ماجدة اسماعيل و الأستاذة نهى عبد الوهاب والدكتورة منى عبد العال و الأستاذة منال الشلقانى (أعضاء اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى و اللجنة المنظمة).
ونشكر كذلك لجنة المواصلات، الأستاذ خالد الديب - دكتور عمرو عبد الرازق - الأستاذ أحمد عبد المنعم
وشكر خاص لأولياء الأمور الذين تقدموا بالمساعده.(جينا - داليا - سحر - أحمد نجيب)

اللاعبة باولا
نادى الجزيرة

اللاعبة هبه البورينى
نادى الجزيرة





اللاعبة ماريز فريد شوقى
نادى الشمس

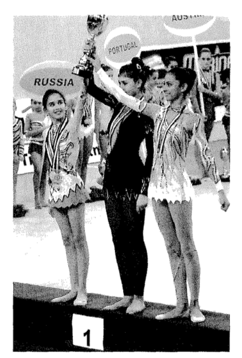
اللاعبة ياسمين رستم
نادى سبورتنج







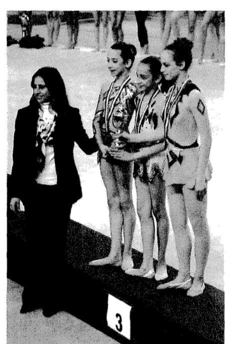
البطولة الدولية للجمباز الإيقاعى الحب والسلام II



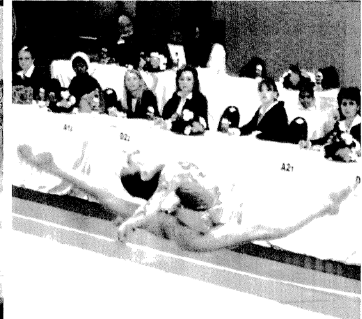
منتخب مصر المركز الأول
مى كرم - ماريز شوقى - هبه البورينى



نادى الجزيرة المركز الثانى
سارة شريف - مى علاء - علياء الكاتب



نادى سبورتنج المركز الثالث
سلمى نادر - ياسمين رستم - ياسمين وفيق



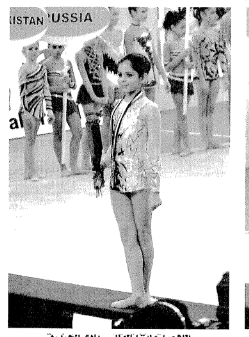
اللاعبة سارة رستم
نادى سبورتنج



جماعى نادى سبورتنج تحت ١٥ سنة
مع المهندس أدهم كامل عضو الإتحاد واللجنة المنظمة



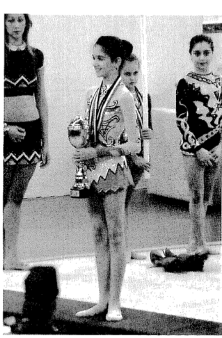
الفرق الجماعية مع الدكتورة ماجدة إسماعيل والدكتورة ليلى الشحات



اللاعبه عائشه الفللى نادى الجزيرة



اللاعبة سارة رستم نادى سبورتنج



اللاعبة هبه البورينى نادى الجزيرة



صورة جماعية فى نهاية البطولة للاعبات مع أعضاء اللجنة








الشركة المتحدة للخطوط البحرية

المتحدة جروب

المتحدة جروب هى مجموعة شركات كبرى بالمملكة العربية السعودية تم إنشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودى ،ويقوم على إدارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية، وتمتلك مجموعة من المشروعات الكبرى بالمملكة منها:

- فندق مريديان – مكة
- مريديان البرج – مكة
- أسواق بشرى النسائية- الرياض
- ريدسون السعودية الأجنحة الملكية – جدة
- العروبة بلازا – الرياض
- خدمات مطار جدة
- النقل البحرى للركاب وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1 ،والعبارة السريعة ردسى جيت التى تعمل بين مينائى الغردقة وشرم الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحى للعبارة "الغردقة – ضبا – الغردقة" لنقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37 % عقدة بحرية مدة الإبحار 3 ساعات . حمولة العبارة 640 راكب، وجراج يسع 175 سيارة ، مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%

- طاقم بحرى وهندسى على أعلى مستوى من الكفاءة
- أحدث الأجهزة الملاحية
- مطابقة لجميع إشتراطات ووسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوى على:

- أسواق حرة بها منتجات عالمية
- مركز إتصالات وخدمة رجال العمال
- شبكة تليفزيون وفيديو

الإدارة فى جمهورية مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش.م.م وفقاً لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997 .

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

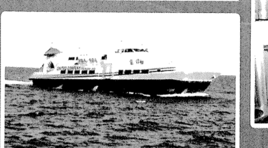
وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1

شركة سعودية متخصصة فى النقل الدولى ونقل الحجاج بالمملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة ولديها فروع فى جدة وينبع وضبا ووكلاء بجميع المدن والمحافظات السعودية وتمتلك 400 أتوبيس موديل 2006 مكيف - حمام - فيديو - DVD

شركة ميناتورز مصر

شركة مساهمة مصرية ترخيص سياحى 49 رأس مال مدفوع 8 مليون جنيه – 12 فرع إيانا – 28 فرع بجميع المحافظات بجمهورية مصر العربية – وكيل جميع شركات الطيران العالمية – تقدم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية – المتحدة 1 – فى مصر .

سعة العبارة 640 راكبا جراج يسع 175 سيارة





العبارة مزودة بجهاز منع الشعور بالإهتزازات البحرية

الشركة المتحدة للخطوط البحرية

سموحة - طريق 15 مايو - 2 عمارات الصيادلة الأسكندرية

تليفون: 002034294611 فاكس: 002034256549

المملكة العربية السعودية الرياض ص.ب: 50379 تليفون: 009664196000

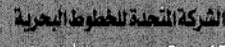
شركة ميناتورز - مصر

تليفون: 002025323909 فاكس: 002023639207

شركة القوافل الدولية للنقل. المملكة العربية السعودية

مكة تليفون: 0096625414040 فاكس: 0096625413040

ضبا تليفون: 0096644331212 تليفون: 0096644331313 فاكس: 0096644331515







WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co



ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Suez Office:
Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943

